

第10回名張市地域公共交通会議議事概要

日 時：平成23年12月22日（木） 午後2時00分～4時00分

場 所：名張市防災センター 2階 研修室

出席者：（敬称略）

（1）委員（名張市）

笠原 正嗣（皇學館大学現代日本社会学部教授）

古谷 久人（地域づくり組織代表）

田中 恒紀（名張市身体障害者互助会会長）

草部 豊美（名張市子育てサークル連絡協議会参与）

中 孝（市民公募）

今村 航（市民公募）

深山 美芳（深山運送有限会社取締役）

小林 博之（国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官）

笠谷 昇（三重県政策部交通政策室長）

東 和幸（三重県伊賀建設事務所副所長兼保全室長）

東口 晴彦（名張警察署交通課長）

乾 一彦（三重交通株式会社伊賀営業所所長）

岡 悦史（社団法人三重県バス協会代表）

森澤 淳（三重交通労働組合伊賀支部長）

前田 芳久（名張市都市整備部長）

（2）事務局（名張市）：都市整備部都市計画室3名

会議の公開・非公開： 公開

傍聴人： なし

内 容： ・美旗地域コミュニティバス運行計画について

・「ほっとバス錦」バス停延長などについて

・その他

第 10 回 地域公共交通会議

日時：平成 23 年 12 月 22 日（木）

午後 2 時～

場所：名張市防災センター 2 階研修室

事務局 本日はお忙しい中、公共交通会議にお集まりいただきましてありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから第 10 回名張市地域公共交通会議を始めさせていただきますと思います。

本日の各委員の出欠の状況でございます。欠席が三重近鉄タクシー株式会社名張営業所所長の小松委員と名張市老人クラブ連合会会長の藤森委員でございます。代理出席として、三重運輸支局の小林委員に代わりまして金子主席運輸企画専門官、随行といたしまして、同じく運輸支局の寺本運輸企画専門官、三重県政策部交通政策室の笠谷委員に代わりまして藤田主幹、名張警察署交通課の東口委員に代わりまして本田係長にご出席いただいております。従いまして、本日の会議は 17 名中 15 名出席ということで一応過半数以上ということで、ご報告をさせていただきます。

それから、本日の議題の関係で第 9 回のときもオブザーバーとしてご出席をいただきました美旗地区のコミュニティバスの地元まちづくり協議会室谷会長に、今回もオブザーバーとしてご出席をいただいております。説明の中、必要な場面でのご発言等のご了解をお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。資料につきましては、事項書、資料 1「ナッキー号の代車運行について」、資料 2「美旗地域コミュニティバスの事業計画」、資料 3「錦生地域コミュニティバス「ほっとバス錦」運行ルートの一部変更と一部区間フリー乗降制度の導入について」、あと、交通講座のご案内です。資料は以上です。

本日、傍聴者が 2 人お見えになっています。入場していただきますのでよろしくお願ひします。

それでは、事項書に基づきまして、笠原会長に進行していただきますので、よろしくお願ひします。

会長 お忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。本日は美旗地区のコミュニティバス、錦生のコミュニティバスのルート延長、地域交通の充実ということでの話をさせていただきたいと思ひます。皆様の活発なご議論をどうぞよろしくお願ひします。それでは始めさせていただきますと思ひます。

それでは、事項書の 2. 報告事項（1）市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の代車運行について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 資料 1 でございますが、市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」は名張

市の自主運行バスという形態で運行していますが、先日、運行中に車両のエンジントラブルがあり、運行不能の事態が生じまして、代車運転等で対応はさせていただきましたが、最終的に車両の状態等確認に時間がかかり、報道機関への資料提供がトラブルの発生から 1 週間経過してからになってしまいました。住民の方々、利用者の方々に対しての周知徹底が大変遅れてしまったことに対し、深く反省をしており、今後は速やかに対応したいということのご報告でございます。内容に尽きましては、資料 1 の 2 事故発生の状況にありますとおり、発生の日時は 12 月 7 日の水曜日の午後 3 時 50 分頃、「ナッキー号」は 1 日 6 便運行していますが、その 5 便目の「国道百合が丘」のバス停から「沖津藻大橋」のバス停に向かう途中で車両のエンジン部分から異音が発生し、その後、エンジンが停止したと。沖津藻大橋バス停手前約 70 メートル付近で再始動を試みましたが、再始動できずに立ち往生というような状況になりました。すぐに運転手から運行事業車両の委託しております運行事業者のほうへ連絡をいただいて、代替車両により 25 分遅れで運行再開いたしました。その時点で 5 名の乗客がお見えになりましたが、行き先が名張駅でございましたので、名張駅までは後続の三重交通の路線バスにご乗車いただきました。幸い怪我等はなく済んだわけでございますが、その状況から周知徹底まで 1 週間も経ってしまったという点は大変反省をしており、今後は速やかな対応に心がけたいということをご報告させていただきたいと思っております。簡単でございますけれども、以上のような内容でございます。

会長 この件に関して確認しておくこととかございますでしょうか。周知徹底が 1 週間経ってからということですが、原因を確かめるのに手間取ったということですか。

事務局 それもありますが、しっかりと状況を確認してからと考えたのです。そのことに関しても大変反省をしているところでございます。

委員 25 分遅れで三重交通のバスに乗車されたということですね。その途中のバス停は大丈夫だったんですか。お客さんが待っておられたとかそういったことは。

事務局 25 分遅れで代行運転がスタートしました。実は市役所に 1 件だけ、バスが来ないというお問い合わせがございました。

委員 25 分遅れで対応してるのですね。

会長 点検では見つからなかったような、重大なトラブルが偶発的に発生したということですかね。

事務局 詳しくは三重交通もいわれていますが、現場で整備士の方もきていただいていた確認点検作業では異常等がみつからず、翌日、メーカーのサービスセンターへ車両を持ち込んで調査した結果、最終的にエンジンの内部のギアの破損だとわかったと聞かせていただいています。

委員 機械もんですからね。そういったことは。

事務局 そういう内容ですので、エンジンのオーバーホール等、修理に結構日数がかかります。少し余裕を見て 1 月 20 日ぐらいまで修理にかかるということですので、それまで

の期間、代行運転をさせていただきます。その期間は、5番にあるように、代車ですので、前後に「ナッキー号」とわかるような表示する、運転手が各停留所で車外放送により乗り間違えのないように案内をする、各停留所にその旨のお知らせの提示をする。これらにつきましては、三重交通にお願いをして、実施していただいています。市のホームページでもお知らせを掲載させていただいているということでございます。

会長 他、どうでしょう。

委員 今日、ナッキー号でこちらまでお邪魔したのですが、使われている車両は低床式でない、普通の、少し床が高くなったみたいなバスでした。手押し車とかを押されている高齢者の方も結構みえるので、代替に低床バスを使うことはできなかったんでしょうか。ツーステップくらいあるバスでしたが。

事務局（三重交通） 今、代行運行しているマイクロバスでツーステップのバスですが、マイクロバスなので、普通の大型バスよりかなり床は低いです。ワンステップの代車運行という車両がありませんので、床の低いマイクロバスで、障害者の方の車いすの対応となるため、どうしても限られてしまいます。リフト付きのマイクロバスということで、ツーステップのバスで運行させていただいています。かなり低いですので、高齢者の方には乗りやすいですが、手押し車ですと少し持ち上げていただかないといけないので、ご迷惑をかけているのですが。

委員 乗務員の方が何かお手伝いされるのでしょうか。

事務局 当然、1人で乗ることが不可能な高齢者については乗務員が対応をさせていただいております。

委員 わかりました。ありがとうございます。

会長 他、いかがでしょうか。どうぞ

委員 2点ほど申し上げます。1つは今日、配布されました資料です。できれば、事前にいただくことはできないですか。事前に勉強させていただかないと、意見も出ないのではないかと思います。事務局でいろいろご都合があると思いますが、極力そうしてもらおうと私自身が大変助かります。

それから「ナッキー号」の件です。「ナッキー号」についての未来図、現行も含めて未来図はどうお考えになっているのかということ。「ナッキー号」の数を増やすとか、改善するとか、費用の面とか。赤字だと聞いていますので、極力赤字を減らして、もっと健全化の管理ができないかなということも含めて、「ナッキー号」について議論されるようなことはお考えになっているのか。

「ナッキー号」については市民の顔だと思っていますし、市民の方もどんどん乗っていますから、台数を増やしたり、路線を拡張したり、していただくことは一般論ですが、いきなりなんでもかんでも一度にいかないとは思いますが、事務局でお考えになっている構想図があるのか。本委員会で議論を絞るような余地もあるのではないかと思うんですが、それはどうなのですか。わかる範囲で教えていただければと思います。

事務局 1点目の資料の事前配布につきましては、大変ご迷惑をおかけしております。委員の皆さん全員に事前に見ていただいて、ゆっくり検討する時間を作らせていただくのが本意でございます。今後は事前に皆さんの手元に届くように配慮していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それから「ナッキー号」につきましては、平成17年10月から試行運転開始、本格運行は平成19年10月からですので、結構年数も経ってきております。特に今後の運行につきましては、各市民の方々からも便数を増やす、もう少し広範囲に運行する等、いろいろなご要望も聞いています。それも含めまして、今年度、名張市総合交通マスタープランを策定しているところでございます。その中で公共交通体制のあり方等、しっかりと議論をして計画を策定するなかで、「ナッキー号」についても、何がしの方向性、費用対効果、税金投入をどうしていくか、便数をどうするか、というある程度の指針を策定をした上で、今のところ考えているのは、25年度以降、今の形から少し違った形に検討し直して、新しい形の「ナッキー号」を作っていきたいとして、名張市総合交通マスタープランを策定中でございます。それを踏まえまして、24年度、いろんな面から「ナッキー号」についても運行再構築を検討することを、今のところ考えておりますので、よろしくお願いいたします。

会長 よろしいでしょうか。先程の「ナッキー号」の便数の話とか増車の話というのは、7年前からいろいろなかたちで出ていますが、財政的な部分など、いろいろな諸側面があってとお聞きしています。たしかに、平成19年から4年やってきた中で、例えば、高齢化率なんかも上がっているでしょうし、いろいろなところの状況というのは変わって来ていますから、そういった見直しというのは必要になると思います。それで、今おっしゃいましたマスタープランですが、これはいつ頃、最終的には出てくるのですか。24年ですか。

事務局 平成24年のおそらく、6月くらいですね。

会長 その中で、基本的な交通の再構築が出されるわけですね。

事務局 基本的に公共交通は、当然、路線バスというものを主に置きながら、どういうふうなコミュニティバスを、交通の全体として構築していくのかというような、大きなテーマということで考えていまして、「ナッキー号」につきましては当然市街地を循環するバスであるという位置付けは大きな変更はないだろうと思われる。そこで利便性の向上と比較のあり方、その他についての補正というものは当然必要と考えております。

会長 だから、そういったものを受けた中で、今後の「ナッキー号」のあり方を考えていく必要があると思いますから、市がどういう形で組まれるかということを受けて、この会議の中でも議論をしていただこうと思います。今のところはその結果を待つという形なのかも知れませんが、皆さん方にもあり方についてお考えいただければというふうに思っております。

先ほどの資料の事前配布も出来たら対応していただければありがたいと思います。ご

検討のほうよろしく願いいたします。

事務局　あと、1月20日まで修理の予定ということで、周知をさせていただいておりますが、修理の状況がわかってきましたら、その情報も頂戴して、外にも流していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

会長　この20日というのは最速ですか。

三重交通　部品の交換ではなくて、メーカーに話をさせていただいて、見た中で、オーバーホールを一旦しましょうということになりました。それで少し時間が掛かっているところへ年末年始をはさんでいるということですので、今、最高で1月20日ぐらいを目処にということで話をさせていただいております。

会長　メカのことよく分からないですが、こういったことは滅多にないことなんですか。

三重交通　毎回あるようなことではないです。

会長　わかりました。他、いかがでしょうか。

委員　事故の発生の時の対応ですが、三重交通で十分な対応をしていただいたと思うのですが、こういった場合の行政と運行委員会との対応の仕方ですね。対応の流れがどうなっているのか。今回の場合ですと、三重交通から市の関係部署へ、発生から何分ぐらいで連絡がいったとか、そういうところはどのようなのですか。

会長　例えば、そういった想定されたマニュアルみたいなものがあるかどうかを含めて、私も聞きたいと思えますけど、こういった事故対応の市の体制ですよ。

事務局　具体的に発生から何分以内にとか、そういう取り決めはありませんが、委託契約の中では速やかに報告をいただくようになっておりまして、事実、一報は電話連絡で3時50分頃にトラブルが発生後、30分から1時間以内には一報をいただいたと記録しております。その後の状況をどのように周知をしていくかというところが、市で整理できていなかったこともありまして、幸いこういう機会にしっかりとしていきたいと思っております。

会長　今回の件を受けて、見直しをお願いします。他、いかがでしょうか。よろしいですか。

三重交通　無いようであれば、ご意見が出てから最後にとっておりましたので、最後に少しお時間をいただいてすいません。原因内容等々につきましてはこの紙面に書いてある通りでございます。運行委託を受けている三重交通としましても、関係部署等々市民の皆さんにいろいろご迷惑をお掛けしております。また、先ほど市からご意見いただきましたように、メーカーと連絡を取りながら、情報はすぐに市役所と連絡を取って、早々に市民の皆様にご披露が出来るように、これから先もお答えをしていきますので、また何か気づかれる点等ございましたら、ご指導のほうよろしく願いいたします。以上でございます。

会長　ありがとうございます。それでは、記載にもありますとおり、迅速な発表を心がけていただきたいと思います。それでは、報告事項については終わりに致します。

続きまして、3.議題(1)美旗地区のコミュニティバス運行について、お願いします。
事務局 それでは資料2でございます。美旗地区のコミュニティバス事業計画につきま
しては、先の9回、10月の交通会議で計画の時点の説明を少しさせていただきましたが、
その後、いろいろと地元で検討していただいて、大体決まってきたということで、今回、
そのご説明をさせていただいて、交通会議の協議をいただけたらということでございま
す。

資料2「事業計画書」2 ページ目、1.運行の目的の前段の部分は、前回とほぼ同様でござ
います。その中で、隣接の伊賀市上神戸地内のきじが台は、生活圏もほぼこちら側、
名張市側の共通の生活圏内でございます。きじが台自治会も団地内の高齢者等の移動
手段がない中で、美旗地域のコミュニティバスの団地内の乗り入れについて、強く要望
をしていただいております。当局の伊賀市にもご要望していただく中で、伊賀市としま
しても、交通計画を手掛けている中で、全体的なところを見ながらという意向もあるよ
うですが、特にきじが台の団地内への乗り入れにつきましてはご理解をいただき、試行
期間を設けながら乗り入れる方向で調整をしていくこととなっております。今のところ
伊賀市での交通会議にかける段取りもしていただいております。なんとか年内、12月
28日に開催をして、伊賀市の交通会議での合意も得ていただく段取りになっていると聞
かせていただいております。それも含めまして、美旗地区のその運行につきましては、
24年度の1年間を試行運転という位置付けで、いろいろな利用状況等の調査をした上、
本格運行に移行したいという考えでございますので、よろしく願いいたします。

あと、2.運行計画(1)運行主体が前回までございました。運行事業者につきまし
ては、いろいろ設定をするということで前回、ご説明をさせていただいた所ですが、こ
れも地元で名張市内に営業所のあるバス事業者を対象にしようということで、4社を設
定いたしまして、提案型見積もりをいただけないかとお願いをし、12月16日を一応提出
期限としました。最終的に12月19日に提出をいただきました提案書類等を地元の審査
委員会で審査をしていただきました。その結果、株式会社メイハンと交渉を進めよう
ということで決定されたというのが今の現状でございます。それをご報告させていただき
たいと思います。価格面、その他のいろいろな安全管理面、提案内容等、地元の委員で
厳選に審査をしていただいたということを聞かせていただいております。基本的に株式
会社メイハンと交渉を進める中で、4条の運行許可、一般乗合旅客運送事業の免許につ
きましては、今から取得していただくということで、誓約もいただいておりますので、
試行予定の4月までには取得されることになると思いますので、よろしくご指導願
いします。

運行開始日の予定としましては、来年4月2日月曜日からです。運行ルートは南古山
から桔梗が丘駅までで基本的に変わっておりませんが、若干、前回説明したことと少し
ルート変更、中身で変わっているところもございますので、また後で説明をさせてい
たきます。ルートは南古山からきじが台経由で桔梗の駅まで計約13km、前は11kmで

説明したと思いますが、少し伸びたというところです。運行日は月曜日から金曜日までの運行でこれも変わりません。運行時間及び運行本数ですが、時間帯としまして午前 9 時から午後 4 時ぐらいの時間帯で、午前 2 便、午後 2 便の計 4 便 2 往復の予定と書かせていただいておりますが、今後の事業者との交渉で、最低 4 便としておりますが、場合によっては、地元としても便数は多いほうが良いということですので、増える可能性がございます。そのへんのところはよろしくお願いをしたいと思います。乗車運賃につきましては一律乗車 200 円、未就学児は無料ということでございます。運行車両ですが、具体的な機種につきましては運送事業者との今後の相談の結果によるということをお願いしたいと。基本的には、前回の少し細いところを通るルートのところを迂回などして、広めの道を通るルートに変更したこともあり、小型バスの範囲で地元としては考えておりますので、その範囲での車両で交渉をしながら決めたいということでございます。申し訳ございませんが、そういう内容でございます。

3. その他・具体的な運行のダイヤについても、そういったことで事業者と相談しながら、接続の関係もございまして、関係機関と相談の上、決めていきたいというのが、今現在の地元の意向でございますので、ご報告をさせていただきます。

最後の美旗地域コミュニティバス運行経路図ですが、前回の予定計画との変更点を説明させていただきます。赤い線が美旗コミュニティバスの運行経路で、青い二重丸が美旗のコミュニティバスのバス停の標示です。黒い線と赤やピンクの三角は既存の定期バス路線です。まず、1 南古山からスタートいたしまして、8 田原のところですが、これは前回示したのはこの点線の線、うぐいす台のほうから旧 368 号線、上野街道へ出ましてすぐ左折をするようなコースになっておりましたが、この道も結構狭歪なルートでございましたので、上野名張線との接続も考慮したいということで、ここからすぐ左折せずに名張街道をしばらく走って、それから左折して迂回するような太い中線のようなルートに変更させていただきました。同時に 8 田原のバス停につきましては、三重交通のバス停と同一の箇所に設けさせていただくように考えております。それと迂回した先の 9 東田原向江、ここにバス停を 1 箇所設置するというのが、まず 1 点目の変更点です。あと、20 美旗町南西原のバス停ですが、前回説明の時にはございませんでした。南西原地区でございますけれども、この団地の中に 1 つバス停を設置してほしいというご要望が住民の方々から多く出たということもあって、団地内に 20 美旗町南西原というバス停を設置したのが、2 点目の変更点でございます。それから、23 番自動車学校入口と 24 番木野整形外科前の方に黄色で消したようなところがあります。この辺へバス停を置きたいというご要望もあって、前はここに北中前というバス停の設置を考えておりましたが、現状のままでは交通量も多いし、交通安全上、ここは一旦やめると言う形に変更させていただきました。今後、どこかの敷地内だとか、バス停を設けるスペース等確保できれば、改めて設置を考えていくということで、当初につきましてはこのバス停は置かないということにしました。基本的には前回の交通会議の後、全コース及びバス停の区間に

ついて、名張警察の東口交通課長にご同行いただき、現場の確認をしていただいて、ご指摘のあった停留所につきましては、改善させていただくことになっておりますので、ご報告をさせていただきたいと思います。以上、簡単でございますが、美旗コミュニティバスについては以上でございます。

今後、愛称などは地元で決めていただくのではと思っております。

会長 ありがとうございます。ルートは、交通事情や地元の要望等によって一部修正があったみたいですが、基本線は変わらないと思います。運行主体も決定されたということで、計画としては4月からなんとかいけるのではないかと考えております。あと、12月28日に伊賀市でも運行会議が開かれまして、そこできじが台への乗り入れについてもご審議いただけるみたいですが、そういったことも含めまして、具体的な計画というのはこちら側の資料に示されていると思いますが、これに関して委員の皆様から何か確認事項等ございますでしょうか。ご自由にどうぞお願いします。

委員 前日も申しましたが、会長を含めて、美旗地域の不便地域でコミュニティバスをやろうという皆さんのエネルギーに本当に感心いたしておりますし、感服いたしております。その上で、この不便地域でアンケートをおとりになったということでございますが、住民のアンケートは全部おやりになったわけですね。

事務局 そうですね。

委員 住民の間で、不便、不便ということはおっしゃっておみえですが、何が一番不便なのか。回答の中で住民の総意を示しているのはどこでしょうか。

事務局 今回のアンケートは、3年前に美旗地域全体に向けてアンケートをとったものです。いわゆる交通不便地域と、不便と思わない地域があります。それは何かといいますと、路線バスがある。あるいは電車の駅に近いということです。今回、第1期目としてのコミュニティバスの運行を計画したのは、そうでないところ、つまり路線バスがない、電車もない、車でなかったら移動、交通手段がないというところを対象に企画をしたということです。

委員 そのアンケートの結果ですね。不便とおっしゃっているのは具体的に、例えば、病院に行くのが不便だとか、電車に乗るのが不便だとかいろいろあると思います。一番不便なもの、上位にランクされるというのはどんなものですか。

事務局 買い物、病院が一番で、その次に通学です。小学校の通学で4km以上あるところがあります。ここには定義しておりませんが、将来に向けては小学校低学年の送迎にも使えないかと考えています。美旗小学校は372人の児童がおりますが、そのうちの約150名がこの地域から通学しています。新興団地が結構ありまして、学校から離れている団地が多い。そこへ若い夫婦がたくさん住んでいて、子どもの数がこれから先10年、減る傾向がなく、増える傾向が行政のデータに出ています。そういうことを踏まえ、南古山とかうぐいす台などの子ども達の遠距離通学費補助金も視野に入れて、通学用のバスとしても使えないかなというふうにも考えています。

ですから、ご質問のいただいた、何が一番不便なのかというのは、1番が高齢者の買い物です。次が高齢者の病院です。若者は昼間、仕事に行ってるので、昼間は独居老人と全く同じ状態になっている。データ上は家族でたくさん住んでいるということになっていきますけど、実際動くとなると非常に孤立していることがかなりございますので、地域の病院、地域の買い物、駅を結ぶラインとして、この路線を決定したという経緯でございます。

委員 僕は最初から完璧なものを望むなんていうことはいいませんが、来年、名張市総合交通プランが出来たときには、なにかそれに肉付きがされるとか、こうされるというのが出てくるかも分かりませんが、今の時点では買い物と病院となると、このルートにはオークワしか入っていませんよね。例えば、どこかよそへ行こうと思ったら近鉄電車に乗るか、三交バスに乗るか、2次移動しないといけないということですね。

事務局 近鉄の駅前まで行きますから、近鉄の百貨店にいきます。

委員 それから、例えば、名張の万代に行きたいといったら、そこから電車に乗って、バスに乗らないといけないということですよ。

事務局 そうですね、電車とかですね。

委員 そうしたら、出てはこられるけれども万代に行きたいとか、或いはマックスバリュに行きたいとか言ったら、どこかで乗り換えしないといけないとなります。いきなり全部が完璧にできないし、僕もそう思いますから、言いませんが、将来はこうしないといけないのかなと感じました。例えば、乗り換えなしで買い物に連れて行ってくれたらいいかと、仮に住民の1人だったらそう思います。買い物に行って、終わったら待っていてくれて、つれて帰ってくれたらものすごく助かります。今でしたら、桔梗の駅を出たら、また、お金がいる。そういう時間と費用がかかるというのが、引っかけります。将来的には皆さんが工夫をされて、良くされると思うんですが、最初のスタートでは、その辺が気になるなと思います。

事務局 将来は本当にこういうコミュニティバスがあちこち出来まして、当然、補助金を中心に運行するわけです。そうすると、補助金を出している側は、最終的には自主運行にしてもいいわけです。それをすると、名張全体が1つの運営主体で、例えば、1枚の切符で、回れるというような形に、将来的にはするべきだと思いますね。

委員 主婦の感覚というのは、広告見て、ここ安いわ、ここ連れて行ってとなるので、住んでいる方の意識もそういうところに行くとしたら。将来、ちょっと便利になったら、欲が出てきて、もっと便利にならないかと思うので、そのようにふと感じまして。

事務局 既存のバス路線で、次の議題に上がっているそれも、結局、今の現在のルートから少し足伸ばそうかというわけですよ。今後、そういうことがどんどん出てくると思いますね。交通網が充実していくというのをひとつの取っ掛かりとして是非とも運行してまいりたいと、このように思います。ありがとうございます。

会長 ありがとうございます。今言われているのは、個別の店というのはなかなか難し

と思いますから、いかにネットワークを上手く作っていくかという部分だと思います。あと、事業者が運行される事例もあるみたいですので、買い物バスみたいなものが、名張でもありますよね。そういった事業者の自主的な努力というものも店側もお考えいただければと。全て、ネットワークというか、いかにして上手く連携していくかということになるかと思います。そういった意味では今回、美旗地区のように第1歩が始まったというふうに捉えられます。他、いかがでしょう。

委員 2点あるんですけど、通院や買い物のお客さんが多いとおっしゃいましたよね。そういった病院とか買い物できるのは、木野整形外科や近鉄百貨店ですが、終点の方にありますね。ダイヤとしては、例えば、終点まで行ったら、すぐ折り返してくるダイヤを考えられていますか。それとも、近鉄で1時間ぐらい買い物をして戻ってきた人を待って乗せて戻ってくるようなダイヤをされるのでしょうか。

事務局 1年間試行しますので、最初のプログラムについては、買い物を主体として近鉄へ行く、或いはオークワへいくというとなっているので、大体1時間とか1時間半とか2時間とか、まあそれぐらいかなと。あまり短いのもだめなので、その辺のことはこれからですね。先ずはご認可を賜った上で、全体のプログラムを組み立てる作業に入っていきたいと思います。1年間の試行ですので、試行をして駄目だったら変えていくための2つ3つぐらいの案は持っておきたいなとは思っています。その作業に、年明け早々から特別委員会を立ち上げて、やっていきたいと思います。

それと一番懸念していました桔梗が丘駅のバス停ですが、桔梗が丘駅のいろんなバスが集まっているところにバス停を置かしていただける内諾をいただきました。従いまして、そこから、例えば、市立病院ヘジョイントとか、いろんなものも踏まえて、時刻表の設定を、今後、ロスのないようにやってまいりたいと思っております。ありがとうございました。

会長 時刻表などは、今までナッキー号とかいろんなところである程度ノウハウを持っているかと思います。路線の作り方の基本という、共有できる部分とか、買い物はどういう設定されているとか、今までのバス全体が持っている部分を上手く共有できれば、完璧なものは無理だとしても、理想のダイヤというのを、いかに利用者の方の本意にたてたものが作れるのか、そのことの試行錯誤がありますよね。

委員 近鉄で買い物をして、休憩などを含めて1時間半位かと思っています。

委員 1本のバスで一筆書きみたいに進んでいかれるので、すぐ戻ってしまうのだったら、次のバスまで大体90分位の待ち時間ができてしまいます。こういうところで停車時間延ばしていただければ、乗ってきたバスの帰りのバスにそのまま買い物済まして乗る、通院済まして乗るとかできるんじゃないかなと思います。

委員 その辺も検討会を作りまして、していきたいと思います。

委員 ありがとうございます。

委員 名張市にお尋ねしますが、コミュニティバスに対して、市は補助金出されますか。

事務局 市というのは伊賀市ですか。

委員 名張市は補助を何か出されますか。

事務局 名張市につきましては、コミュニティバスの補助金ということで、一地区 300 万円の補助金枠がございます。それに基づいて、美旗地区も 300 万円の補助金の対象です。

委員 負担は名張市がするということですね。

事務局 名張市は補助金 300 万円です。

委員 ですが、きじが丘、伊賀市も少し利益を受けられるので、伊賀市も負担をされるのですか。

事務局 そのつもりをさせていただいていると聞いております。金額等未だ詳細は決まっておりませんが。

委員 分かりました。

会長 それが 28 日に決定するということですね。

事務局 たぶん、金額的には。

委員 補足ですが、ほっとバス錦は奈良県宇陀市に入っております。美旗も交通不便地の一番長い、端ですので、隣接地域があり、そこには住民もおられる。奈良県宇陀市とほっとバス錦の運営主体との合意の内容とよく似た形になっていたらありがたいなあと思っています。ただ、一番最初にネックになったのが伊賀市の負担です。市の公費を出すのに伊賀市は広いですから、一箇所だけ出して他はどうするのかと。しかし、こちらは先に動いていますし、住民もどんどん話を持って行って、結局、行政はそれを踏まえて、とにかく合意に近い状態までいっていると。形としては奈良県宇陀市とほっとバス錦との契約に近い状態にしていきたいと考えております。

委員 ありがとうございます。

事務局 今回は近鉄大阪線の線路から北側が中心になります。南側はアンケートをとったときにあまりバスが欲しそうな要望がありませんでした。国道に近いですからね。

委員 国道は三重交通のバスが走っていますからね。

会長 他、いかがでしょう。バスの車両は、当然、バリアフリータイプですか。

委員 最初の提案の内容の中に、それも条件に入れておりますので、それをふまえて、これから交渉に入ってまいりたいと思います。

会長 先ほど便数は 4 便を基本として増えるかもしれないということでしたが、これは運輸支局にお聞きしたらいいかもしれませんが、申請は試験便だからバスの便数も 4 便を基本として増えてもというのは、ある程度いいんですか。最大何便とかそこらもあたりもどうですか。

委員 ダイヤも含めて、確定した段階で申請をしていきたい。4月2日からということで、どうしても第 4 条の乗合とか、これの消費期間も含めて、早急に計画策定した上で申請の準備をしておりますし、運行会社の売り上げやその手配など、早急に準備を進める必

要があると思いますので、よろしくをお願いします。

委員 今週の27日、28日に伊賀市の公共交通会議がございまして、伊賀市でも話が具体的に進むようであれば、年明け早々から作業に入ってまいりたいと思います。

委員 ダイヤも含めた具体的なバス運行について、この場で協議していただくことになるとと思いますが、申請を進める中で、より具体的な計画を承認いただく作業が必要かと思いますが、どうですか。

会長 具体的なものが出た段階でもう1度、ここで会議を開催することが必要であるということですか。

委員 申請をするための最終的な承認です。

事務局 現在4条を持ってない業者がこれから申請するに当たって、準備期間として基本的に3ヶ月程度あれば不可能ではないと聞かせていただいている中で、決定事項についてはできるだけ早く決定して、書類の準備等に入っていただくように、地元と調整しながら進めたいとは思っています。具体的なダイヤやバスの車両等、具体的に決まった時点で、各委員に情報として伝えさせていただいて、会長ともご相談の上で、更に会議の開催が必要ならば開催をさせていただき、或いは書面で確認をしていただいて証人という形でもOKが取れるようでしたら、そういった形で処理が出来たらと考えているところです。

委員 そういった意味で開かなければいけないのですか。

委員 ご承認いただければいいと思いますが、今日、こちらの場で具体的な計画が示されるものだとして理解、認識で来ましたが、これだと前回とあまり変わっていません。経路の変更とか修正点はありましたが、あまり進展がないような感じに思えます。先ほど、委員の方がおっしゃいましたが、運営審議会では具体的な計画は策定なさるのはいいと思いますが、皆さんでよりよい地域の公共交通を作っていくということを念頭に、計画について承認をするのはあくまでもこの場ですので、そこはもう少し透明性といいますか、この場で承認していきたいというふうに思います。

会長 もっと具体的なものということですね。事業者が決まった段階で4条取得されたいわけですね。4条を取得された段階でダイヤも変更があるとして、開くのが必要であれば開いたほうがいいと思います。

委員 運行計画を申請の中に盛り込むのですから。

会長 書面よりも具体的なものを出された段階で、委員の皆さん方は少しご負担かもしれませんが、そういったかたちをとることが望ましいと思いますから、手間かもしれませんが、特に業者は今回初めて取られるわけですから、そういったものもあるかと思います。だからその方針で考えていただいたらと思いました。

事務局 わかりました。詳細が決まってきた時点で再度またご足労ですけれども、お集まりいただいて。

会長 申請は同時進行で進められるわけですね。

委員 申請をするにあたっては皆さんの合意が必要ですよね。

委員 だから内々的に運輸支局と打合せして、これでいいというものを会議にかけないとまずいですよね、

会長 だから、時期は早くてもいいですから、具体的な最終案出していただいて、申請のほうは、直前まで協議して申請をする形で、会議は年明けでも時間さえ合えばいいと思います。

委員 あと、運行会社で乗り合いの資格を持った方は見えるんですか。

会長 運行管理者のですね。

委員 貸切事業者なんですよ。乗り合いの運行管理者の資格を持った方がみえればいいのですけれども、この運行管理者の試験というのは、年間に4回とか、乗り合いについては1回か2回ぐらいですかね。

委員 2回だったと思います。

委員 ごく限られているので、そちらの手配もどうなのかということです。

事務局 そういうのも含めまして、運輸支局と密に連絡取らせていただいて、採用させていただきたいと思います。

委員 前回、去年度創設の地域公共交通確保維持事業について、機内のフィーダーとして、上野名張線に接続するということで、補助金の活用も考えたいということが出ていましたが、こちらは検討の結果、どうなんですか。

事務局 その点につきましては、4月からの運行について、情報をいただいて、ご相談をさせていただいている中で、計画等の準備等はスケジュール的に見て、かなり厳しいかなという状況で考えさせていただいているところです。

会長 いずれにしても、結構急がなければならない状況ということですね。でも、素案のようなものはある程度お持ちでしょうから、それを具体化した形で出していただいてよろしいですか。

事務局 大体は出来ているのですが、本日、出せるものと出せないものとございます。

28日の会議で伊賀市の部分が決まらなないと、この計画は途中で方向を変えないといけないということもありますので、決まるのを待っているということをご理解いただき、28日の会議が終わりましたら、早々にアクションを起こしたいと思っております。

委員 そうしますと、伊賀市も漠然としたかたちでされるのですか。

事務局 伊賀市は、伊賀市の公共交通機関としても認めて、補助金を出しますという部分だけです。

会長 伊賀市で28日に会議をされた後、こちらでもう1回会議をされますよね。こちらの審議は、1月中にやっていただいたら、それで問題はないですけど、伊賀市にもう1回やってもらうということは大変なことから、伊賀市に付帯のような形でこちらのやる部分において一任しますとしていただけたらありがたいです。

事務局 そうですね。一度に済みますから、そのほうがありがたいですね。

委員 補助金としては両方からもらえる。こちらからもお願いはしますけれども、それはそちらにお願いして出来ますか。

委員 基本的な考え方としては、計画を示してこの場で承認を得る。伊賀市は伊賀市で承認を得る。2つ承認が揃えばOKということですね。伊賀市の関係があるからこの場では具体的な計画を示せないというのはいかがなものかと思います。あくまでもこの皆さんでご協議いただくわけですから。

委員 伊賀市と名張市の地域公共会議は一緒にあわせて実施するということはできないのでしょうか。お互いが何度もやっている、4月2日に間に合わないのではないかとという心配があります。

事務局 以前もそういう事例はありましたので、それは可能です。ただ、今回は日程的に厳しい部分がございます。検討期間が短かったということもあり、名張が22日会議を開催し、伊賀市も早急に開催します。メンバーは重複している方もおりますが、違う方もおりますので、一緒の日を設定するというのは困難な面もございましたので、今回は違う日になりました。

会長 伊賀市に対し、名張市に一任してもよいということを取りつけておいていただいたら、それでいいですか。

事務局 私どもとしてはこの計画についてご承認いただければ。

会長 伊賀市が名張市がもう1回開催する会議の結論、議決に従うと。

事務局 例えば、そういう形でも

会長 それでは、そういったものをもっておいていただけますか。次の会議は伊賀市の一任を受けた上で、委員会で議決するという形をとってやりますから。

委員 美旗の代表者の方にお訊ねしたいのですが、伊賀市には具体的なダイヤ等を提示することはできますか。出来る状態にありますか。

委員 何通りかは出来ていますが、伊賀市は今回の公共交通会議が初めてですから、資料等を見ていただくのも始めてなので、資料を出していいのかどうか、今日も出したほうがよかったのか、ということをおもっております。事業者をおとついで選定したので、これから、選定した業者と会議をしていかなければなりません。三重交通の路線バスが運行しているところのバス停も使わせてもらうので、路線バスの時刻表との整合性も考える必要があり、決定した業者に調整をしてもらう必要があります。雛形は既にありますが、事業者がその内容では出来ないときに困るわけです。まず、事業者だと。事業者が決まったのがおとついで、これからそのアクションで、そのものは1日2日で十分できることなので、そんなに大層な問題でないと思います。

委員 ダイヤについては具体的におっしゃって欲しいということを運輸支局もおっしゃいましたが、それで駄目だった場合のなにか複数の案、代替案というのは。

委員 ダイヤはいくらでも動かさずから、どうってことありません。

委員 わかりました。ありがとうございます。

事務局 少なくとも年内早々に、早急に固めることが可能でしたら固めて、少なくとも伊賀市には示させていただきます。

会長 運行管理者の件は、特に問題ないですね。

事務局 事業者との兼ね合いもありますので、再度、確認をさせていただきます。

委員 3月には許可にならないともう4月に出来ませんから、12月の申請でぎりぎりかなと思っています。もちろん、申請には当然のことながら、運行系統、そのダイヤといったものをすべて貼付します。それが最終的に決まっていないう状況で承認を得たとしても、それで申請していいのかということになると思います。

会長 だから、はっきり言いまして、年明けの早い時期で、具体的に伊賀市の結果を受けて、ある程度出された内容とするしか、仕方ないですね。

委員 開催がもうお決まりだということで、これはお任せします。

事務局 わかりました。ありがとうございます。よろしくお願いします。

会長 ご指摘いただいたことを、もう1回詰めてください。他よろしいでしょうか。では、特に運輸支局からご指摘がありましたように、もう少し具体的なダイヤ等と、事業者について、もう一度出していただいて、早い時期に可能な限り会議を開催していただくのがいいと思いますが、それについては、私に一任させていただくということによろしいでしょうか。

委員 参考までに雛形を置いていきます。こちらに決定しておかないといけない事項が全てあります。

委員 例えば、停留所に私有地を使用する場合、契約を結ぶ準備はされていますか。

事務局 調査に取り掛かってはおります。

委員 遅くとも1月上旬位でない間に合わないと思いますので、少し心配です。

会長 4月2日の運行開始を予定されるのはいいですが、確約されるのは少しどうかというところはあります。2日からやっていただきたいのは当然ですが、申請は出してから考えるべきとか、4月9日スタートというのも可能ですか。スタートの時期は決まっているのですか。月単位とか、半期単位とか。

委員 運行開始予定というのは変えてもらえますが、許可になることが前提ですから、全許可後に決めていただけるんですね。

会長 例えば、1週間伸びると1週間とか、日数単位のことに対応できるのですね。

委員 参考までにいいますと、通常の許可事業者、例えば、三重交通がこういった協議で路線延長する場合で1ヶ月です。今回、新規ということで、プラス2ヶ月、3ヶ月かかります。受付が全て完璧に揃っている状態で3ヶ月です。もし、あまりわからない状態で相談を受けると、もう少し時間を見てもらうほうがいいので、事業者には相当頑張ってもらわないといけない。

委員 ただ、あくまでも協議期間ですから、早めることも可能です。

会長 3ヶ月みていたら大丈夫だということですね。

委員 通常3ヶ月と。

会長 通常ということですね。

委員 コミュニティと4条との関係というのは、コミュニティでしたら別に4条申請は必要ないんです。美旗地区内でしたら。

委員 コミュニティバスというのは1つ定義づけとして、そういう名称があるだけで、その地域内で、というのがあるんですけども、4条もコミュニティも何等変わらない。

委員 いや、種類としては、地域内であるのと地域から出ると、指定した地域のコミュニティがあります。地域内でしたら、全て4条は必要です。

委員 4条の中で路線に定義、不定義、区域というのはありますよね。

会長 今の取り扱いは、後でまた話をします。次、2番目の事項をお願いします。

事務局 ここで美旗の代表の方は退席をします。

委員 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。失礼します。

事務局 議題の2番目ということで、資料 3です。錦生地域コミュニティバス「ほっとバス錦」の運行ルートの一部変更と一部区間フリー乗降制度の導入についてです。地元運営協議会から強く要望もあり、事前調整等してありましたところ、協議も済んでいるので、交通会議にかけて、合意をいただきたいということです。概要ですが、現在の運行ルートを基本としながら、地域の利用者の多くの要望もあるので、地元運営協議会も利便性の向上を図るために運行ルートの変更等を実施したいということで3点書かせていただいています。

まず、 ですが、2ページ目の変更図を一緒にご覧ください。現在、名張駅東口まで運行をしておりますが、名張市役所まで路線を延長することとしたいと。特に地元の利用者から、直接、市役所まで運行することについて、日ごろから強く要望等があり、延長の申請をしていきたいと。あわせまして、現在、名張市希中央地区で、市有地である公益施設用地に平成24年8月に温泉施設がオープンをする計画もございます。市も取り組んでいる事業ということもございまして、今のところ「ナッキー号」の乗り入れについて考えているなかで、今回、錦生地区の「ほっとバス錦」につきましても、名張市役所まで延長するのにあわせまして、来年8月のオープンの温泉施設にもバス停を設置して、利便向上を図りたいということです。ただし、温泉施設の仮称名張温泉前ということになってはいますが、バス停の運用は開店時で予定をしております。温泉施設につきましても、資料3の最後のページに参考としてA3版の名張市希中央公益施設用地活用事業土地利用計画図を付けさせていただいております。温泉施設の建物の前に地産地消の「とれたてなばり交流館」という施設が多分併設をされるということで、駐車場内、玄関の入り口前あたりにバス停留所を設置する計画になっておりますことから、市役所までのルートは、4月から温泉前を通る経路で設定をしたいということです。

つきましては、現在、宇陀市内の大和龍口が終着点の停留所になってはいますが、この地区から、もう少しバス停を延ばしてほしいという要望があり、約150m延長して、

新たにバス停を設置したいということです。

それから、につきましては、フリー乗降区間を設定したいということです。4 ページ目の「ほっとバス錦」フリー乗降運行路線系統図として、バス停の記載がありますが、北側が大和龍口側でこの矢川上池というバス停から大和龍口側、山間部に入りまして、交通量も比較的少ない。それから、集落は結構、家と家の間が離れているところもあるので、フリー乗降区間を設定することによって、利便性が高まるので設定をしたいという、この3点を協議いただきたいということです。

いずれのバス停設置にしましても、名張市内と奈良県地内がございますので、宇陀市内は宇陀警察署交通課の担当の方に、名張市内は名張警察署交通課長に現地の確認をしていただいております。 、 、 については大丈夫だろうと回答をいただいております。

資料3の5 ページは、フリー乗降を実際する際の住民等への説明資料です。基本的にはフリー乗降と言いながらも他の通行に支障のないようなスペースのあるところを選んで手を挙げていただくとかで、乗降していただくような形態になるかと思っておりますので、そういうかたちでお願い、説明をさせていただきます。協議のほう、よろしく願いしたいと思っております。以上です。

会長 ありがとうございます。今回「ほっとバス錦」の3点ですね。 は路線の延長をすることです。市役所まで行くことを考えた過程において、温泉とか、ルートの変更もあるということです。 は宇陀市内の大和龍口のバス停を150m先に移動したい。

はフリー乗降区間を設けたいというこの3点です。この3点の変更について、まず審議していただきたいと思っております。何か確認事項等ございますでしょうか。

委員 フリー乗降ですが、路線バスはバス停決められますよね。フリー乗降というのは出来るんですか。

事務局 公安委員会とか、交通量とか、そういった点から問題ないかどうかの確認を。

委員 法律上、できるという根拠はないのですか

事務局 安全上、警察で確認をしていただければ問題ないと思っております。

委員 確認済みなんですか。

事務局 現地で確認して、ここなら大丈夫というところから、フリー区間にさせていただいております。

委員 公安の許可があればいいということです。

事務局 警察というのは、公安が実際現地見て調べるわけです。

会長 確認済みで、安全性も担保されているということですね。

委員 ルートの延長ですが、名張市のコミュニティ交通は「ナッキー号」が中央を巡回して、地域コミュニティバスと接続というのが大きな方針だったかと思っておりますが、どこまでの延長が整合性というんですかね。

会長 名張を基点としてという部分ですよ。

委員 事業者がOKすればいいということなのか、それともある程度数字もあるのかなのか。

会長 そのところは具体的に何も決まっていないというのが実際ですが、今回、その延長の経緯をご説明いただきたいと思います。どこまでというのは、市の考え方ですよね。

事務局 延長にかかる運賃ですが、資料はございませんが、「ほっとバス錦」の場合、ブロックごとの運賃体系になっております。特に名張駅の周辺ブロックは、路線バスの運賃との整合性をとるために、通常、初乗りは100円ですが、200円に設定をされております。今回、名張市役所まで延長するに当たりましては、名張駅の周辺ブロックの考え方で、名張駅から名張市役所までの乗車は200円の制定になっておりますので、その点は報告をさせていただきます。

基本的な考え方は推進方針でも作っています。地域コミュニティバスというのは幹線のバス路線から枝分かれした、地域を中心とした交通というイメージです。具体的に利用者の利便を追求する中で要望として出たことについて、すぐに駄目だということではなくて、それぞれ検討した上で、障害の1つにそれぞれの交通の役割分担というのはあると考えていますので、それぞれ担っている役割が損なわれるような延長は市としてなかなか認めることはできないのですが、認められない案件かどうかというのは、議論してみないとわからない部分もございますので、議論しながら関係機関と協議の上で進めていく必要があるんじゃないかと思います。

会長 今回は市役所という1つの市の中心基点までということで考えられたということですか。

事務局 既に路線バスのルートがありますので、名張駅で乗り換えるという方法はあるんですが、今回の場合、錦生地区の高齢の方が市役所に行くのにもう少しのところわざわざ降りて、また乗り換えるというのは、利便の向上からいいますと、直通で役所までで行ければ、利便の向上にも繋がるということで、その点については事前に関係する機関とも協議をして、この場かけさせていただいたということですので、ご理解賜りたいと思います。

委員 ほっとバス錦の3つの延長は、その時の背景によって、いいところをとっていくのは当たり前の話で、個人的にはいいのではないかと思います。将来的にはもっと便利ないようにされていくと思うし、コミュニティは自分が便利ないように、あんまり被害のないようにしていくというのが一番基礎だと思っていますから、これから、他のことも出てくると思いますので、非常に結構なことだと思っています。今後20年間、運営をされていきますが、採算性はどうなのですか。黒字でやっておられるんでしょうか。それと、フリー乗降できるというのは素晴らしいことだと思うのですが、この区間は100円なんですね。

事務局 初乗りは100円です。

委員 100円ですね。例えば始発から名張駅、市役所まで100円なんですね。

事務局 いえ、錦生地区内は 100 円からスタートですが、バス停ブロック分けしていません。

委員 それで値段は変わるんですか。

事務局 スタートから最終まで乗りましたら、最高 500 円です。

委員 料金の設定というのは、変更届が必要なんですね。

事務局 これにつきましても、変更する際にはこの場でご協議をいただきます。

委員 運輸省に申請される場合は 3 つのところは全部対称になるんですね。

事務局 宇陀市内の変更もありますので、宇陀市の交通会議は 11 月 2 日に開催をされて、合意を得たという状況です。

委員 わかりました。

会長 今回、ゾーンが変わるだけで運賃は変わらないですね。

事務局 そうです。

会長 今回、またがったときに割り増しになることがありますということが書いてあります。

事務局 フリー乗降の場合、バス停飛ばしての間で降りたときには。

会長 名張市役所に行く場合は運賃が上がるわけですね。駅からの場合は 200 円ですね。

事務局 最長発着の大和龍口から乗られた方は、駅まで来ますと 500 円です。

会長 運賃は変わらないんですか。

事務局 はい。500 円です。市役所前まで来ても 500 円。最高 500 円です。

会長 市役所から乗られた方がいた場合、運賃が変わりますよね。

事務局 そうです。同じくブロック内では通常 100 円ですが、そのブロックというのは、今回変更しますと市役所から新町までのワンブロック、旧町内ということでワンブロックです。錦生地区内だったら 100 円からスタートしてブロックを超えたら、次、200 円に上がりますが、名張地区の場合は 200 円スタートです。

会長 200 円で三重交通よりも高くなるということですね。

事務局 そうです。最初 160 円で同額の設定も地元で考えていましたが、おつりが煩雑になるし、100 円単位の回数券が流通しているということで、利便性を考えたら 200 円がいいことになりました。

会長 市役所から乗車して病院まで 200 円ということですか。それもここに入れるべきだったということですね。それも含めて何かありますでしょうか。

委員 2 点お伺いしたいのですが、名張駅から名張市役所まで延長されるということですが、名張市では旧町の住民が、ほっとバス錦に乗って市役所に行くといった効果も狙われていますか。

事務局 乗っていただく方はどんどん乗っていただきたいとは思いますが、地区のコミュニティバスですので、基本的には錦生地区の方々の利便性を一番として考えるのが本意だと思います。三重交通は 160 円、「ほっとバス錦」は 200 円ということで交通の事業者

には難しくなりますが、基本的に地域の方の利便性を考えています

委員 私は運転が下手なので、車を使って市役所に来ることができませんが、他地区の住民がそのバスに乗って市役所を訪れるということを妨げるものではないと。

事務局 どんどん自由に乗車していただくのは結構です

委員 フリー区間のバス停の間隔はフリー乗降制度が必要なほど、距離が空いているものなんですか。

事務局 そうですね。矢川地区、矢川三叉路から下三谷、龍口と山間部に入っていきます、集落も結構点在するようなところもありますし、家がない区間もできますが、バス停の設置は要所だけですので、結構フリー乗降にすることによって、利便性は向上するのではないかと考えてはいます。

委員 わかりました。ありがとうございます。

会長 フリー区間の地元への周知は、4月2日までに大丈夫ということですね

事務局 運営協議会でも各地区の代表の方々が参加されておりまして、フリー区間にする話は、その会議の中にされておりまして、これで認められたら、本格スタートをするということですので、周知は充分やっただけだと思います。

会長 私の住んでいるところは田舎なのでフリー区間ですが、フリー区間ではバスが来ましたよと流して、手を挙げやすくするといった工夫がされているみたいです。フリー区間というのは県内で三重交通にはあるのですか。

事務局 ないです。過去にあって、名前だけ残っているところが津のほうにありますが、実際に行っているところはたぶんないです。他地区はあんまり詳しくないですけど。

会長 ありがとうございます。ほかどうでしょう。運賃は200円ということについているものと、お考えいただけますでしょうか。新規の運賃の書類があるということで、ダイヤもそういう意味では要りますよね。時間かかりますよね。

会長 そうですね。実は準備をしておりますがでございます。

会長 運賃とダイヤの書類があるのでしたら、今すぐコピーでもいいですので持ってきていただければ、それでとなると思うんですけど。時間的にちょっと難しいところなので。

事務局 早速コピーをします。

会長 ダイヤと運賃はコピーを今すぐにしていただきますから、会議の終わりまでにはご提示いただければと思います。他、いかがでしょう。2番のところですけど、何か確認事項はございますか。

委員 先ほどの運賃の件ですが、ほっとバス錦が名張市役所に延長しますね。ただ、ナッキー号と三重交通とほっとバス錦ですが、例えば温泉から名張駅までだと100円、160円、200円と3通りの運賃になるので、乗る人から考えたら、どうなんでしょうか。

事務局 事業者間の不当競争をおこすようなものは好ましくありません。それが1点と、あとは安全運行に必要な原価が作られるだけのものであるかということです。

委員 以前は100円で乗ったのに、今度は200円だったとなったら、我々はどうであれ、お客さんはどこの車だからということではなく、たまたま乗る車がそうだったという可能性がありますね。市役所から名張駅の間は。そのあたりが出す段階でも自分なりに疑問を感じています。

会長 名張市の地域コミュニティ交通推進方針というのを掲げて、地域のコミュニティバスをネットワークで捉える。その中で、目的によって、乗り継ぎするとか、いろんな形態のコミュニティバスありますよね。こういったもの全てを包括的に整合性を見ながら考えるというのが必要だと思います。今回も先ほどの質問にありましたが、この名張市役所までの延長というのは、錦生地区の利便性向上として、考えなければいけないことですが、コミュニティバスのネットワークとしてどうしていくかということを考えていけば、そういった問題もクリアできるのではないかということですよ。

委員 私どもも申請はしましたけれど、先ほどの美旗もそうで、美旗駅があるから駅まで行く必要ないわけです。さっきおっしゃったようにどこまでさせてもらえるのかと。当然、三重交通のお邪魔をするわけですから、早急にマスタープランを作成して、ネットワークをもっと考えてから、コミュニティなりをしないと値段は違うわ、延長はどこまでさせてもらえるかとなります。錦生では、病院まで行ってくれという要望もありました。

委員 先ほどのご質問でコミュニティバスってなんだというようなお話がありましたが、定義としては交通空白地域や交通不便地域の利便性の向上といいですか、解消のために市町村等が主体的に計画を立てて、事業者に委託する方法もあり、有償で自主運行という方法もある。コミュニティバスはそういうのが本来の目的で不便な地域の解消ということで、今、2本あるところは何が不便なんだということもあるかと思えますね。

委員 運輸局にお尋ねします。3種類の料金の並走回避方法で、例えば、錦生地区では名張駅は降車専用にして乗車禁止するみたいな案だったら、名張駅との間の料金が3種類になるというのは回避できると思いましたが、降車専用や乗車専用の制度を設けるに当たって、何か運営支局さんのほうに。

委員 こちらで協議をしていただいて、合意が得られれば問題ないと思います。

委員 特に降車専用とかには縛りはないと。ありがとうございます。

会長 確かにそういったものもあるみたいですね。以前はありました。京都の地元の市バスには、運賃が違うからという理由で、乗れない、降りられないというバスがいくつかありました。勿論、協定があったと思いますが、京都交通っていうバス停で京都市内で乗れない路線もありました。

委員 でも、公共交通の側からは、本来おかしいですよ。業者が違うだけですから。

会長 乗れないということでしたら、それはいろいろと議論があったみたいですね。

委員 このあたりで導入することは、難しいということですね。

会長 それは議論することかもしれないですけども、多分利便性との兼ね合いですね。

委員　どこまで延長するかは運行経費、市が出す補助金とあと運賃と地域が負担する3者の中で運営できるのであれば、どこまでも行くだらうと思います。あとは経費の問題だけになると思うので、限界はあると思うけれども、これでいくと、方針を修正するか、何とかしないと。

会長　それが結果的に3重運賃になってしまったということですね。

委員　少し考えたのは、狭い東口でバスを待つよりも広い、車の少ない量のところで、乗車口なり作ったほうがいいのかと。これは当初からありましたけど、三重交通が名張から走っており、重なるということであまり賛同はされませんでした。本来、ストップする場所は広くないと、今の駅は送り迎えの車でかなりの乗用車が停まっているので、かえって危ないと思うし、たまたま、その中で温泉があったと。だったら、地域の人も温泉に行けるということで、希望されたとは思いますが。確かに停めるのがいいのかなと思うんですね。どこまでさせてもらえるのか。市役所から病院まで行きたいというようなら行かせてあげたいと思います。本当に住民の望むのが、買い物と病院とスクールバスは当然で、目的があって行くと思います。駅に行って大阪に行くわけでもないと思います。乗る人は年配の方が多いので、フリーバス停もそうですね。バス停とバス停の間に家があって、家の前通るのだから前で降ろしてあげたらいいのではないかと。山の奥なので、それも当然の話かなということで提案させてもらいました。本当に交通も住民のために考えてあげるべきだと思います。

三重交通　企業と言う形での話になってしまうので、少し難しいこともあるかと思いますが、この2つの路線は市の補助金が入っています。そこへ三重交通は企業として公共事業はしながら、自分たちの売上で経営をしていかないといけない部分があります。三重交通で出来ないところは補助金を使って、市なり地域の方が空白地域をなくすということをやっているということで、充分理解もできますが、どんどん延びてきてしまいますと、三重交通としても意見を何がしか言わざるを得ない状況になると正直言って思っています。

会長　無制限にしてしまうと、ネットワークを作るのとは逆に、崩れてしまうことになりますよね。

三重交通　逆に三重交通が別のところを削っていかざるを得ない状況になってきたときに、ネットワークという部分がどうなってくるのかなということは、ご検討の片隅に少し置いていただきたいというのが思うところです。

委員　ここは一口に歴史の差だと思います。のども通らなくなったところは生きていけないわけだから、そういう意味で地域の復活のためにはコミュニティバスが必要で、コミュニティバスができたなら運賃がどうのという問題が出てきます。しかし、これは歴史の差で大きな、長くやったところと今立ち上げたけど数年のところとは、料金体系も何も違うから、それはいずれ、なにかの会議で縮めていただく方向に努力をしてもらわないといけないと思いますが、今は大きなところとの差を比べたら、料金も違いますから、

それは当然あって然るべきだと思います。時代が変わってきていますから、昔のようにひとつのところでやっていたところは、車が通らなくなったら地域の人にはコミュニティバスは必要だし、そのためにお金も必要だし、補助も必要だと。難しい運賃体系ではあるけれども、これを選ぶのは個人だから、A B Cのどれに乗るか自分が決めればいいわけで、それで納得して乗ればいいと思います。コミュニティバスはこれからもできてくる地域はたくさんあるし、できたところは軌道修正や追加をしたり、いろいろな利便性を追及される中で、料金も工夫して安くしていただく、或いは住民に反映してあるような料金体系にさせていただくと。今はそれであっても、将来的には皆が喜んで、便利だというのだったら、それを育てていくというのも市の大切な仕事だと思います。

事務局 今、交通マスタープランを策定してまして、12月2日には公共交通がテーマでやった議論を定義しています。その中で私どもがコミュニティバス、コミュニティ交通というのをどう捉えているのか、2種類ありますけれども、ここではナッキーは入っておりません。ナッキーというのは市街地の循環ということで、利便性を高める為の中心市街地の活性化には寄与しますけれども、基本的には便利に動いていただく為のものということですので、これはさておきまして、地域で行っているコミュニティバスというのは基本的な機能としては先ほどからありますように、ネットワークからこぼれ落ちてしまったところを基本的にはネットワークの中に組み入れていくというのが1つの大きなところだと思っています。この地域コミュニティ交通の推進方針も基本的にはそのスタンスで書いておりまして、現在のマスタープランにおいてもその機能というのは、位置付けとしては通常コミュニティバスというのは支線バスには入れないのかも分かりませんが、我々としては廃止代替バスがなくなった後のコミュニティバスですので、そこに当然なんと言いますか、市民の足を確保するという意味で税金の投入をする。そのことについて、多くの市民の方がご賛同いただいているという状況であります。ただし、本当にコミュニティバスの中で採算がとれている路線というのがございません。ナッキーで約3分の1弱、4分の1強ぐらいです。地域のコミュニティバスの中で一番採算性が良い「ほっとバス錦」であったとしても全体事業費は約600万、そのうちの料金収入は約200万です。そうであっても、それは都市の移動手段として確保すべき機能ということで、基本的にはネットワークに繋いでいただくという考え方というのは変わらないだろうと思います。ただし、それを壊さない範囲でどこまでその利便性を認めていくのかは個別にこの会議で調整をしていただくということで、お考えいただきたいと思っております。全体としては、利便性だけを追求していったら、最終的にこのネットワークが壊れてしまいますと、前にも言わせていただきましたように、三重交通のバスというのはこの10年間で350万人が250万人に減ったといっても、約250万人がまだ利用していらっしやいます。近鉄にあっては数字は覚えてないですけども、この倍以上だったと思います。これを壊してしまうと、今度、それを確保しようとするところの代償が余りにも大きいので、このネットワークについては確保したい。このネットワークを壊さ

ない範囲の中で、地域の方々のそれぞれの利便性を語っていただいて、この会議の中で、それが調整可能なものについては承認いただくというのが今の市の基本的なスタンスと
思っていて、今のマスタープランの中でもその辺りについてはそういうことで議論
をしているところでございます。

会長 わかりました。ありがとうございます。ただ、今出ている 3 重運賃ですが、こ
が最終決定になるわけですから、これについての皆さんのご意見がありますよね。1 つは
3 重運賃になりますので、市民の方々の混乱があるのと違うのかということ。一方ではそ
れを選ぶ方は、それぞれの立場で選べるのと違うのかということです。

委員 私はコミュニティバスの運営委員会の責任者なので、こういう形で延長できるの
は嬉しいことです。予算があれば延長したいということになると思いますが、今の方針
から見ると、名張駅までが限度で、そこから市役所は難しいのと違うかなと思います。
延長すると、最初の基本方針が崩れてしまうのではないかと思います。本当は認めたい
と思うのですが。

委員 会長のお住まいの京都で降車専用や乗車専用を混ぜた事例もあったとおっしゃい
ましたけど、それはどうして廃止されていったのですか

会長 30 年ぐらい前です。京都市内では降りられなかったり、乗れなかったバス停があ
りました。その経緯はわかりません。小さいときになぜ乗れないのかと思いましたが、
今から思えば、地域間のいろいろなことがあったのかなというようなことは思っていま
したが。

委員 このシステムの先生が考えられる弱点というのはどういうものでしたか。

会長 多分、利便性という点でしょうね。バスが来ても乗れなかった、なんでかな、と
思うのが小さいときの記憶で鮮明に残っていたので、今この話をしましたが、混乱避け
るという部分では降りられない、乗れないという、逆に混乱するかもしれませんけれど
も、そういった部分での選択というのものもあるかも知れないですけどもね。

委員 ありがとうございます。

委員 市民の側の混乱というお話ですが、実際、今、「ほっとバス錦」は真赤な車体で「ナ
ッキー号」は紫色で三重交通さんは白に緑と、おそらく市民の間ではその見分けははっ
きりつくと思うんです。料金体系の違いは常々 P R を市のほうからすることで、充分解
消は出来ると思います。まして 1 つでも、ほっとバス錦が通るところのバス停は赤いバ
ス停にするとか、その車体に合わせると、かなりできると思うのです。事あるごとに市
のほうで P R して、ほっとバス錦は錦の錦生地域の人のためのバスとして、その利便性
で市役所まで入っているということを P R して、その上で、だから料金も高いんだと、
普通の方の利用と違うというのをずっと P R していくと、私自身としては、それは逆に
言うとも高くて乗る人は、かなりはっきり選別ができる、判断が出来ると思いますので、
常に市民に対しての、さっきおっしゃっていたコミュニティバスがどういうものなのか、
地域のためのバス、地域の方の利便性、実際その交通網を構築するに当たって、市民が

どういう自覚を持ってそれを利用するのかというのをくどいぐらいにずっと発信していけば、混乱というのはそれほど生じないような気がしますので、地域の方の利便性ってすごく大事だと思うんです。ずっと何年も前からおっしゃっているように、錦生の高齢の方が行きたい場所は、本当に限定されていると思いますし、あららぎ号のときにもそのことが、直通で入ってくるのがどうなるのかという話をずっとされていましてので、実際、その意義というのをPRしながら、はっきりとわかるような形で、先ほどの美旗のバスにしても、コミュニティバスであって、この地域のバスだっていう、すごくはっきりしたカラーとかを付けていけば、それは市のほうでお話を持っていく形でつけていけば、各地域のバス、ここのバスはあの地域のバス、だからこの色、ていうふうな棲み分けをしていただくようなかたちでやっていけたらなあというふうに私自身は思っております。以上です。

委員 料金でナッキー号が一時値上げをしようという話がありましたよね。ナッキー号が値上げした場合に向こうはどうですか。値上げせざるを得ないということになるのですか。

会長 ナッキー号が値上げした場合、ほっとバス錦はということですよ。

委員 全体のかさ上げになってしまうのではないかなというところもあります。

事務局 コミュニティバスごとに、ここで承認いただいて、それに基づいて認可をいただくという話ですので、最終的には整合性も考える必要はあろうかと思えます。

委員 今後、オーバーラップする部分が増えれば増えるほど、難しくならないですか。

会長 確かに、あららぎ号は停まらずに来ますし、今回は途中に入ってきますね。そういった意味では今回、前回よりもさらに重い決断かもしれないですね。今までは駅までとさっきおっしゃいましたけれども、それでも確かに利便性って大事だと思いますけど、それを延ばすという部分ですね。

三重県 よろしいですか、三重県でございます。既にいろいろご意見出ておりますが、今回の延長につきましては、三重交通からさほど強い反対がないという前提、それから三重交通の基本の路線よりも高い料金、名張駅から市役所までになるということで理解はしております。ただ、今後どの程度の延長が必要かといった場合に、やはり、事務局の方おっしゃいましたように、地域全体のネットワークを考えたときに事業者路線というのはきちり守っていくという前提も非常に大事だと思います。ですので、いたずらに事業者路線と競合する、そういったことのないように今後は是非よろしくお願ひしたいと思えます。以上です。

会長 ありがとうございます。確かに、延長して個別にここで判断するという、個別というものも逆に難しいかもしれないですよ。ある程度の一定の何かの形の客観的な部分ですかね、整合性が、今回ありますけれども、そのさじ加減ですけれども、個別というのは結構難しい部分があります。判断のぶれとかがでできますから、市でもある程度基本的な枠組みというのですか、今回、基本方針から超えるわけですから、例外的な

ものが一つできたわけですね。例外は1個作ったら全て例外になってしまいます。それを駄目というのもおかしい話ですが、そういったものをきちんとルール化というか、そういったものも必要になるのかもしれないですね。ただ、ルールに縛られて発想がなくなるというのはもっと問題かもしれないですが、そのあたりの難しさは非常にあると思います。

事務局 ネットワークの壊れない程度という部分でして、錦生の方がなぜ市役所までかということは、基本的にはこちらを向いてバスで来るのは、おそらく名張駅へ来るためにはバスを乗ってこられない。ネットワークを重視するがために名張駅で降りて、市役所へ来るバスに乗り換えていただくということが非常に億劫なことでありまして、料金以前に乗り換えずに、市役所に到着するということが非常に大きなメリットとお考えいただけます。多少料金が高くてともというのがそれだと思えます。どの程度までがルールを侵すということになってくるかと思えますが、今回、地元でもこの辺については、三重交通との競合ということも含めまして、十分協議をいただいた上のことだと思えますので、一定の部分については地域の方のご要望も考えていただきたいと思います。

料金の格差ですが、他の部分でも、三重交通と競合とは言いませんけれども、同一部分もございまして、そのポイントを考えますと、必ずしも料金が同じかということ、そうもなっていない部分もあると思えますので、同じ区間で料金が同じというのが非常に大事なことだと思うんですけれども、それぞれの経営状況であったりしますので、その部分についても市のほうからPRも含めて市民にご理解をいただいた上で、ご利用いただくということで、お考えいただければと思いますのでよろしくお願ひしたいと思えます。

会長 ありがとうございます。ほか、どうでしょう。大分、議論はつきたと思えますが、よろしいでしょうか。いろいろなご意見が出た中で、気持ちはわかるけれども、今回は一定の枠を少し超えてしまう部分があるのではないかとこともありますし、あと、地元の方のいろいろな利便性を考えてみれば、乗換えとか、いろいろな部分で非常に要望も強く、利便性を高める地域の要望という部分も勘案する必要があるのではないかと。いろいろな意見があると思えますが、出てきたものに対して、こういったご要望で、運賃も一応高くて、どこまでかっているのは制限というか、そのへんのところは、今後、例えば、この会議でもそうですし、市のほうでもその辺は十分お考えいただいていると思えます。市のこういった交通ネットワークを潰さず維持するんだと、今回はそれを上手く考えた上のご提案だと思えますから、そういった意味ではご承認いただければと思えますが、いかがですか。運賃の問題等、いろいろあると思えますので、今後、もしかしたらそういった点での修正は必要になるかも知れませんが、今回の提案をどのように皆さんがお考えになれるかということです。なにか意見ありましたらもう一度話をしていただければと思えます。

委員 僕は学生ということもあって、料金のことばかり考えてしまいますけど、お年を召されると料金が高くなっても直通で行くほうが嬉しいと思われるのでしょうか。

委員 おそらく、そういう要望が強かったんだと思います。

委員 わかりました。ありがとうございます。

委員 それと、名張の温泉を成功するにはいろんな地域から人を集めるべきですね。そういう面で、年配の方は、特に温泉ができれば、地域から来たいという。交通マスタープランがまだ分からない状態の中で、それがはっきりしたら、いろんなことが決められるでしょうけど、今は地域の利便性を考えてあげたいということで、行程を考えてさせてもらいました。

委員 錦生からというのは、値段はわからないのですか。

委員 市役所まで駅から乗った場合は上がる。

三重交通 三重交通とナッキー号の値段は変わらないということですね。

委員 三重交通の邪魔をしないという。ただお客さんにとって値段の違いは少し気になっています。乗った車がたまたま 100 円だったのが、今度乗ったら 200 円というのがお客さんにとっては大変かなと。

会長 それも納得された上で乗られるはずだということですよ。車体見たら確かに分かると思いますし。

委員 入口かどこかに大きく提示かするとか、それは少し考えています。

三重交通 今はそういう料金体系になっていますが、将来的にこれがずっといくのかどうか。金額を合わせたときに、1 事業者として駄目になってくれば上げざるを得ないという状況がもしかしたら来るかもしれませんので、今度それに縛られて、というわけには正直言っていかなくなってきます。

会長 三交さんが 200 円になる。

三重交通 逆のパターンも出てくると思います。三重交通は距離性で運賃をやっていて、ここのブロックでやっているわけではありませんので、全体的にそういう話が出て、基礎を上げたときにはもう上げていかざるを得ませんので、運賃のことでこの協議を止めてしまうというのは、今の段階ではいいかもしれませんけれども、将来的にわたってというところでは、逆でもそうだと思います。事業が厳しくなってきて補助金が変わらなければ、今度は運賃収入を少しでも増やしたいという話になってきてしまうと思いますし、このままですと、逆に、ルートが延びた分が収入が増えなければ、事業者としては今度は費用が増えるということになりますので、逆に施設が出来て、錦から出てくるお客さんも増えればということもあってのことなのかなと思います。ただ、その部分とネットワークの部分は、先ほどお話いただいた部分が基本的にあるのであれば、そこを中心にして考えていっていただくほうがいいのかと思います。料金に縛られ過ぎているのではないかと、少し感じるますので。

会長 1 つにはネットワークにするとということと、利便性とのバランスをどう取るかということですね。

三重交通 私もそちらのほうを中心にして考えたいというところですね。

委員 運賃は、私どもでなく錦生さんが運営してです。

三重交通 ああそうですね。

委員 私が言ったからといって運賃が上がる仕組みではない。

三重交通 協議会としての修正が出てくれば、収入を増やす方法を考えないといけないという意味です。

委員 本当にやっていけるのか心配なんです。何故、三重交通さんが撤退したのかを考えたら、乗ってもらうように工夫しないと継続しない。ずっと三重交通さんが走っていたらいいけどそうではない。運賃も大体その金額で、この500円というのもほとんど移行しただけであって、それで乗ってもらおうと思ったら、いかに我々としては工夫をしてあげるかを考えないと、同じ羽目になると思いますのでね。

会長 それがフリー区間であったりとかいうことですね。

委員 勿論、看板等で収入を得ているみたいですので、協力したいというのがありますね。

会長 長い時間ありがとうございます。今の話で出ましたように、今回の件でいろいろなネットワークの維持という部分は、今後もしっかりと考えていく必要があると思いますし、マスタープランとの兼ね合いで、今後、議論が上がるかもしれませんが、今回出た部分で、うちに関しては市民の混乱もたぶんだらうと。周知をしっかりとさせていただくことは大切だと思いますし、ナッキー号の今後のこととの兼ね合いもあります。1つの例外になりますので、そのところは議論を重ねていく必要があると思いますけれども、今の段階での部分として、ご承認をいただければと思いますが、いかがでしょう。よろしいでしょうか、ネットワーク維持のところは考慮に入れてということをつけ加えておきたいと思います。

運賃の書類は先ほどコピーを配っていただきましたが、一緒に添付した形でご承認いただきたいと思います。運行計画、或いは運賃の部分もこちらには出ておりますから、お願いしたいと思います。議題2は承認いただけたということですね。

議題1にもう一回戻りますが、美旗地区の件は添付書類が足りないので、具体的な書類を付けたもので討議する必要があります。

委員 便数も車もわからない状況ですので。

会長 時間も難形見たいなかたちで出すところまで要求しないですか。とりあえず便数の決定が必要ですね。運行計画や事業者の免許の件もしっかり出していただく必要があるということですね。

委員 申請のほうは調整をさせていただきます。

会長 委員会をもう一回開くかどうかということですが、本来ならば開くことがベターだと思います。年明けの早い時期の開催が可能かどうかですね。

事務局 準備が出来た時点で会長とご相談させていただいて、開くことが出来ればと思います。

会長 管理者のことがありますので、それを確認した段階で開催する方向でいきたいと
思います。この件に関しましてはご一任いただくということでよろしいでしょうか。で
は、コミュニティバスについては美旗地区の資料が出た段階で 1 回、詰めたいと思いま
す。

長時間になりましたが、議題 2 番の延長についてはご承認いただけたと思います。続
きまして、その他のところですか。お願いします。

事務局 お手元資料のチラシで住民指導型地域傍聴公開講座、実践編のご案内です。希
望者は事務局までご連絡ください。

会長 ありがとうございます。ほか何かございませんでしょうか。

委員 錦生コミュニティバスの一部ルート変更は見ましたが、「ナッキー号」はどうで
すか。

事務局 後日、計画を作りまして、今のところ温泉施設に乗り入れたいと考えています
ので、改めて、交通会議に諮らせてと思いますので、よろしくをお願いします。

会長 「ナッキー号」も温泉施設への乗り入れをお考えになっているのですね。ほか、
いかがでしょうか。美旗の件は十分な資料の準備が出来なかったもので、次回の打ち合わ
せの段階で考えさせていただきたいと思います。

本日、第 10 回名張市公共交通会議は、報告事項として「ナッキー号」の代車の件、議
題 1 の美旗のコミュニティバスの運行については協議を継続、議題 2 の錦生のコミュニ
ティバスのルートについては決定としたいと思います。長時間ありがとうございました。