

第9回名張市地域公共交通会議議事概要

日 時：平成23年10月11日（火） 午後2時00分～4時00分

場 所：名張市役所 2階 庁議室

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）

藤森 迪哉（名張市老人クラブ連合会会長）

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）

小松 信三（三重近鉄タクシー株式会社名張営業所所長）

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書記長）

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
・その他

第9回名張市地域公共交通会議議事録

事務局 ただいまから「第9回名張市地域公共交通会議」を開催させていただきます。

それでは開催にあたりまして、名張市都市整備部長の前田よりご挨拶申し上げます。

都市整備部長 挨拶

事務局 委員の皆様につきましては、平成23年6月9日に任期満了でございましたが、引き続き2年目も委員就任のご承諾をいただき、会議にご参加いただいておりますこと、ありがとうございます。また、このたびお二人の委員様に新たにご承認のお願いをさせていただきましたので、ここで、公共交通会議委員の皆様のご紹介をさせていただきます。三重近鉄タクシー株式会社名張営業所所長 小松信三様、深山運送有限会社取締役社長 深山美芳様、三重交通株式会社伊賀営業所所長 乾一彦様、三重県バス協会代表岡悦史様、三重交通労働組合伊賀支部長 森澤淳様、地域づくり組織代表 古谷久人様、名張市老人クラブ連合会会長 藤森迪哉様、名張市子育てサークル連絡協議会参与 草部豊美様、市民公募 中孝様、市民公募 今村航様、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 小林博之様、三重県伊賀建設事務所副所長兼保全室長 東和幸様、皇學館大学現代日本社会学部教授 笠原正嗣様、三重県政策部交通政策室長 笠谷昇様、名張市都市整備部長 前田芳久、本日は欠席されておりますが、名張市身体障害者互助会会長 田中恒紀様、三重県名張警察署交通課長 東口晴彦様です。

本日、三重県政策部交通政策室 平井様、美旗地域コミュニティバス運行審議会会長 室谷様にもご同席をいただいております。

次に役員を選出です。事務局からの提案ですが、学識経験者ということで前回に引き続いて皇學館大学現代日本社会学部教授 笠原委員に今回も会長をお願いさせていただきたいと思います。また、副会長につきましては、名張市地域公共交通会議の主宰ですので市から都市整備部長 前田委員をご提案させていただきたいと思いますが、いかがでございますか。

委員 異議なし

事務局 ありがとうございます。それでは、早速でございますが、笠原会長からご挨拶をいただきます。

会長 よろしくお願いいいたします。この公共交通会議は名張市が発足した段階からかわらせていただき、3期目になりますが、現在のコミュニティバス運行地域以外にも必要な地域や充実すべきところがたくさんあります。この会議の中でいろいろなご意見を頂きながら、議論を深めたいと思います。運営をされる皆様の積極的な意見をいただくことが重要になりますので、本日は何卒よろしくお願いいいたします。

事務局 ありがとうございます。それでは議事に移らせていただきます。議事の進行は、笠原会長にお願いいいたします。笠原会長、よろしくお願いいします。

会長 それでは、皆様のお手元でございます事項書4番から進めたいと思います。名張

市の地域公共交通の現状についてでございますが、今回から新たに参加された委員の方もおられますので、もう一度、整理の意味も含め、事務局からご説明いただきたいと思います。

事務局　それではご説明をさせていただきます。公共交通会議の根拠法として、資料１で道路運送法、道路運送法施行規則の関係する条文を載せさせていただきます。

まず、道路運送法第９条第４項一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の規定ですが、「一般乗合旅客自動車運送事業社が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該輸送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。」と定められております。条文中の「国土交通省令の定めるところにより」は、道路運送施行規則第９条「法第９条第３項又は第４項の規定により運賃等の設定又は変更の届出をしようとする者は、当該運賃等の実施予定日の３０日前までに、次に掲げる事項を記載した運賃等設定（変更）届出書を提出するものとする。」２「設定又は変更しようとする運賃等を適用する路線」の規定によります。また、道路運送施行規則第９条第２項では「法第９条第四項の規定による運賃等の設定又は変更の届出に係る前項の届出書には、当該届出に係る運賃等について次条に規定する地域公共交通会議において協議が調っていること証する書類を添付するものとする。」、第９条の２では「法第９条第４四項の合意しているときは、同項の届出に係る運賃等について地域公共交通会議又は協議会において協議が調っているときとする。」と規定をされております。

次の第９条の３では、「地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。」ということで、構成員の規定がされております。この道路運送法および道路運送法施行規則に基づきまして、名張市地域公共交通会議設置要綱を作成させていただきました。この要綱で名張市地域公共交通会議の目的を「名張市地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。」とし、そのほか、協議事項、交通会議構成員等規定をさせていただきます。またご覧頂きたいと思います。

地域公共交通会議に関しましては、資料３「公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」がございまして、これにつきましては三重運輸支局の小林委員からご説明をお願いいたします。

委員　資料３「公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」簡単にご説明させていただきます。この通達は、平成１８年１０月道路運送法が改定され、各地域で公共交通会議の設置を促進するための法律が施行された後に出されました。目的にあ

りましたとおり、地域の乗合バス輸送サービスについて皆さんで考えていきましょうという趣旨で、こういう会議を設けて頂いています。地域住民の方々に必要な生活交通について考えて頂けるのがベストだろうということで、そのための枠組みを作り、平成18年9月15日に国土交通省としての基本的な考え方を示させて頂いています。その後、会議で議論いただいて、コミュニティバスの導入を図ってきたということでございます。一方で、元々ございました乗合バスも含めたバス事業の現状をふまえながら、バス事業としての成り立ちが、こういった枠組みが出来た中では非常に厳しくなっているというご指摘も出てきております。平成20年には東京のバス事業について、内容を産業という視点で捉えて、今一度考えていくべきではないかということの勉強会が行われてきたわけです。平成18年に地域公共交通代理という枠組みをもうけて地域での乗合輸送サービスを考えていく制度設計をした以降、乗合バスも含めたバス事業について、地域の独自性を踏まえた輸送手段との不公平感が出てきているのではないかというご意見もございまして、それに対応すべく、平成21年12月18日に国土交通省の考え方の一部を手直しいたしました。手直した部分につきましては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に盛り込ませて頂いております。これは先ほど申し上げましたとおり、地域での議論を踏まえながら出来てくる輸送サービスと従前から実施しているバス事業としての輸送サービスは、公平な競争原理が働いていないというご指摘もあって、国土交通省としてコミュニティバスを導入していただく際の留意点を「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に定めております。ガイドラインでのコミュニティバスの定義とは、交通空白地や不便地域の解消・目的として、市町村が主体的に計画し、運行するものをいいます。この定義自体はコミュニティバス全体の定義付けが出来ているというものではございませんので、その点については若干ご留意頂ければなと思っております。以降はお時間のある時に目を通して頂ければと思いますけど、市町村の方で計画していくコミュニティバスについて、既存の路線の運行との整合設定を取りながら色々作って頂きたいと。事業計画とか運行計画を定めて考えて頂くことの利点を整理されております。また、価格のみによって事業者設定がされているという過去のご指摘もございました。そういった中で市町村から委託される場合においては、運行主体の選定方法についてもこういう考え方でやって頂きたいという考え方が11ページの(5)以降に記載されています。国土交通省としては各市町で導入されようとするコミュニティバスについては価格のみではない選定方法を取って出来ればやって頂きたいという考え方を示させて頂いています。従って、本日の議題に新しいコミュニティバスの導入計画がありますので、参考にして頂きながらご検討頂ければなと思っております。

事務局 ありがとうございます。続きまして資料4でございますが、名張市地域コミュニティ交通推進方針として平成19年8月に制定し、現在この方針に従いまして各地域でのコミュニティ交通の推進をさせて頂いております。これにつきまして、簡単に説明をさせていただきます。

まず1ページ1番下の基本的な考え方でございますが、「名張市における地域コミュニティ交通は、三重交通（株）の路線バスや市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」等、既存の公共交通を活かしながら、各交通空白地や交通不便地から最寄りのバス停・鉄道駅への接続を目的とすることを基本とし、以下の推進方針に基づき今後の方向性を定めることとします。」次のページ1番上の推進方針と致しまして、「（1）市内交通不便地域の解消と高齢化等による交通不便者の増加に対応する、市民のニーズに合った新たな公共交通システムを構築します。（2）既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築します。（3）地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の3者で支える地域コミュニティ交通を構築します。」としております。

あと、3ページでは具体的に、地域コミュニティ交通の支援地域についての考え方及び推進方策として、交通空白地域、交通不便地域、その他の地域で書かせて頂いております。交通空白地域につきましては錦生・薦原・国津という3つの地域で指定をしてあります。この地域につきましては、それぞれ安部田線、山添線、布生線という既存のバス路線がございましたが、利用者が少なくなってまいりまして、採算性等のことから最終的に平成20年度に廃止となった地域でございます。この3地域につきましては特に空白地域とさせて頂いて、市としても地域のニーズに合った形で考えて頂いて、コミュニティ交通の導入については支援をしていく方針で決めている地域でございます。この3地域につきましては、錦生はほっとバス錦、薦原はコモコモ号、国津はあらぎ号という形でそれぞれコミュニティ交通の導入を既にさせて頂いて、運行をしています。交通不便地域につきましては、鉄道の駅や路線バスのバス停から半径500mを基準とし、その圏外にある地域を交通不便地域として位置づけをしまして、色々細かい基準はあるのですが、こちらにつきましては美旗地域、蔵持地域、赤目地域がそれに当たる地域ということで、市として特に地域の相談を受けながら、支援をさせて頂くということで指定をさせて頂いております。その中で蔵持地域の梅が丘地区が既にみどり号という形でコミュニティバスの運行をされております。今回、美旗地域も地元の強い要望がまとまってきましたので、この後ご説明をさせていただく新しいコミュニティバスの実現に向けて、簡単ですが市としまして、推進していく一つの方針を示してございます。

それでは資料4が終わりまして、資料5で、現在コミュニティバスとしてすでに運行しているところの利用数とか内容を簡単に事務局の徳田から説明をさせていただきますので、よろしく申し上げます。

事務局　それでは資料5をご覧ください。コミュニティバスの状況ということでございます。1枚めくって頂きまして、1ページ目、ナッキー号でございます。運行の概要と致しまして、実証運行が平成17年10月1日から、本格運行が平成19年10月1日ということで現在に至っております。運行主体は名張市、運行委託先は三重交通株式会社、運行ルートは名張市街地循環、距離と致しましては一周約26.6km、運行本数・時刻と致

しましては1日6便運行、午前8時35分から午後5時22分、土・日・祝日・年末年始（12月29日から1月3日）は運休、運賃1人1乗車100円、就学児童は無料、バスの乗車定員33人乗り（運転手含む）バリアフリー法に対応した低床バスということでございます。

2ページ目をめくって頂きますとあららぎ号でございます。運行の概要と致しましては、平成16年9月1日から実施運行、平成22年4月1日から本格運行ということでございます。平成22年4月1日からというのは名張駅までの路線延長後の本格運行ということでございます。運行主体は国津コミュニティバス運行協議会、米印で市町村運営有償運送ということでございます。運行ルートと致しましては1日約135km。これは夏季でございます。国津地域からつつじが丘、国津地域。また国津地域から名張駅、そして国津地域。つつじが丘での路線バスへの接続及び名張駅でのナッキー号等への接続を基本とする。運航本数・時刻としましては午前4便・午後5便の合計9便を基本（内名張駅2便）とし、冬季は利用者の動向にあわせて8便運行（内名張駅1便）午前7時15分から午後6時50分・土・日・祝日・年末年始（12月29日から1月3日）は運休、運賃1人1乗車200円～450円（未就学児童は無料）、バスの乗車定員は10人乗り（運転手含む）ということでございます。

続きまして3ページ目、ほっとバス錦でございます。運行概要、実証運行は平成20年4月1日、本格運行が平成21年4月1日、運行主体はほっとバス錦運営協議会、運行委託先が深山運送有限会社、運行ルートは名張駅～宇陀市・大和龍口～名張駅（片道約15.7km）週1回・1往復のみ、総合福祉センター「ふれあい」経由ということでございます。運行本数・時刻につきましては1日10便運行（5往復）午前7時18分から午後5時8分、土・日・祝日・年末年始（12月29日から1月3日）は運休、運賃1人1乗車100円～500円（未就学児童は無料）、バスの乗車定員44人乗り（運転手含む）バリアフリー法に対応した低床バスでございます。

1枚めくって頂きますと4ページ目、コモコモ号でございます。運行の概要、実証運行は平成20年7月1日から、本格運行は平成21年4月1日から、運行主体は薦原コミュニティバス運営委員会、運行委託先三重交通株式会社、運行ルート及び本数、ア．葛尾コース（月・水・木曜日に運行）片道約13.8km、月・木曜日は1日2便（1往復）とし、水曜日のみ1日4便（2往復）運行、前9時40分から午後3時47分、イ．鷺山コース（火・金曜日に運行）片道約9.1km、火曜日は1日2便（1往復）とし、金曜日のみ1日4便（2往復）運行、午前9時53分から午後3時32分、土・日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休、運賃1人1乗車100円（未就学児童は無料）、バスの乗車定員39人乗り（運転手含む）でございます。

次がみどり号でございます。5ページ目です。実証運行が平成21年4月1日から、本格運行が平成22年4月1日から現在に至ります。運行主体は緑が丘コミュニティバス運営協議会、運行委託先は三重交通株式会社、運行ルートは桔梗が丘駅から緑が丘内循環、

そしてまた桔梗が丘駅で一周約 5.5km、 桔梗が丘駅でナッキー号や路線バスに接続することを基本とする。運行本数・時刻、午前 2 便・午後 2 便の計 4 便運行（午前 9 時 45 分から午後 4 時 45 分）、土・日・祝日・年町年始（12 月 29 日～1 月 3 日）は運休、運賃 1 人 1 乗車 100 円（未就学児童は無料）、バスの乗車定員 39 人乗り（運転手含む）でございます。5 つのコミュニティバスが現在の名張市では運行をしております。

そして 1 つめくって頂いて 6 ページ目をご覧ください。利用状況でございます。ナッキー号、これにつきましては 22 年度総乗車人員 44,610 人、1 日で平均 183.5 人、運賃収入が 4,461,000 円、月平均収入が 371,750 円でございます。あららぎ号 22 年度総乗車人員は 6,735 人、1 日平均は 28.4 人、運賃収入は年間 420,750 円、月平均収入としましては 35,063 円です。ほっとバス錦 22 年度総乗車人員 8,498 人、1 日平均 34.9 人、運賃収入 1,992,380 円、月平均収入 166,032 円です。コモコモ号 22 年度総乗車人員は 2,239 人、1 日平均 9.2 人、運賃収入は 223,900 円。月平均収入は 18,658 円です。みどり号 22 年度総乗車人員は 5,435 人、1 日平均 22.3 人、運賃収入は 543,500 円、月平均収入は 45,292 円でございます。7 ページから 18 ページまでがナッキー号、あららぎ号、ほっとバス錦、コモコモ号、みどり号のそれぞれ毎月の乗車人員でございます。またご覧ください。

それから、19 ページと 20 ページ、1 番最後のところです。3 番の地図です。19 ページが名張市のバス路線で紫がナッキー号、4 つの地域のコミュニティバスが赤、路線バスが青でございます。コミュニティバスの 5 つの路線を色分けをさせて頂いたのが最後のページでございます。以上でございます。

事務局 次に今現在の名張市で、名張市総合都市交通マスタープランというのを策定しております、公共交通会議の委員の皆様でもお世話をおかけしている方もおられますが、どんなものなのか、また、公共交通会議とどのような関係があるのかにつきまして、担当をしております都市計画室長の我山から資料 6 の説明をさせていただきます。

事務局 失礼します。私の方から資料 6 「名張市総合都市交通マスタープランについて」という資料について簡単に説明をさせて頂きたいと思います。まず、今日お示しをさせて頂いている資料ですが、実は今、策定検討委員会でこの中身について議論を頂いているところでして、必ずしも今日お出しをさせて頂いた資料が最終的な計画の中に謳われるということが確実ではございませんので、その辺りは予めご了解を頂きたいと思えます。

このマスタープランの位置づけでございますが、先ほどから地域交通あるいは公共交通について様々な考え方をご説明させて頂いているわけですが、そうしたら、この名張市全体の都市としての交通は、どこを目指していくのか、共同していくのかということについて、これは公共交通だけに限りませんが、例えば道路は道路部局で計画をしている、公共交通は公共交通局で計画しているというのが今までの計画全体としての市での話でございますが、このマスタープランにつきましてはそういったもの、特に道路と公共交通あるいは地域交通というのが主たるテーマになってくるかと思うのですけ

れども、それをひっくるめて、名張としてどのような都市交通を目指していくのかということ、目標を策定するということが、それに向けて大きな項目として幹線道路網、あるいは公共交通のあり方について、大きなところの基本方針を出していくというのがこのマスタープランの大きな視点ということになります。

めくって頂きまして 1 ページのところですが、序論ということで書かせて頂いてございますが、私ども名張市では平成 21 年に都市マスタープランの改定を致しまして、その中で名張市の将来目指していく都市として、少し聞き慣れない言葉ですが、「集約連携型の都市」を目指していこうとしています。といいますのは全体としてご存知のとおり、人口はこれから恐らく減っていくということ、統計上は必ず減っていくと推計されています。その中で名張の都市構造はご承知のとおり住宅地が分散している、分散型の都市構造であります。それぞれの地域である一定程度集約をしながら、その地域ごとをきちんと地区で繋いでいくこと、この点を将来の名張市の都市構造として目指していこうとしているところでございます。各地域の集約につきまして、都市計画は交通の他に例えば土地利用もでございます。土地利用というのはわかりやすいこと言いますと、建築制限等を伴うような土地利用規制というのが一番身近に感じられていることかなと思うのですが、そういう風な土地利用の考え方・方針を出していくことで集約を図っていくということ、それと人口を形成していく中で最も重要なのが交通で、その交通部分について先ほど申し上げましたように幹線道路であったり、あるいは公共交通であったり、地域交通であったり、それぞれの部分で目指していくところを定めていくのが都市交通マスタープランで、今、策定を進めているところでございます。

2 ページには計画の位置づけがありますが、マスタープランでは交通施策全体を包括するような意味で名張市の交通全体のプランであると位置付けておりまして、当然先ほど申し上げましたような地域コミュニティ交通推進方針というものが関連計画にありますし、お隣の伊賀市でも伊賀市の交通計画、あるいは伊賀鉄道の地域公共交通の総合連携計画というのもございますので、その辺りを見ながら伊賀都市圏、あるいは広域も含めて、どういった名張市を目指していくのかを検討しているところでございます。

3 ページをめくって頂きますと、この業務は昨年度から進めておりまして、昨年度は主には今の名張市の現状の分析、あるいはもしかしたら昨年当たって見えた方もいらっしゃるかわかりませんが、市民アンケートを採らせて頂いて、名張市の交通特性あるいは名張市の交通に関わる問題・課題を整理してきたところでございます。それと、先ほど申し上げましたように将来名張市の人口がどうなって、それがどの辺りに張り付いて、その方々がどう動くのかということ推計しながら、名張市の目指すべき都市交通のあり方の大きな方針のところまでぐらいを昨年度に検討してまいりました。これはあくまでも庁内で検討してきた内容ということでございます。本年度につきましてはそのことも含めて策定検討委員会、この中にも委員でお世話をおかけしている方がいらっしゃいますが、現在、第 2 回まで策定検討委員会を開いて頂いて、今のところ問題・課

題と目指すべき将来像、ビジョンの辺りを議論頂いているといったところでございます。これから先、幹線道路網あるいは公共交通・地域交通等について議論を頂く予定でございます。

あと、資料としては体制であったり、5ページではこの策定検討委員会は都市計画審議会の小委員会として設置を頂いているということもあって、名簿を付けさせて頂いて、最後7ページですが、今後のスケジュールを横長の図で示させて頂いています。先ほど申し上げましたように都市計画審議会の中に策定検討委員会、1番下の帯のところでございますが、今、こちらを8月19日、9月30日の2回、検討委員会で議論をして頂いて、この後の予定につきましてはあくまでも予定ということですが、これから順番に議論を進めて頂いて、年明けぐらいには一定程度の中間報告のようなものを頂いて、都計審、あるいは議会、パブリックコメントという風なものを経て、平成24年度に入ってしまうのですが、5月ぐらいにはそういったものをきちんとプランとしてお示しをさせて頂くことを目標に今進めているところでございます。ですので、先ほどからありましたように地域交通そのものの個別付帯の例えば料金であったり、あるいはルートであったりという風な辺りについてまで、議論をすることということにはならないわけですが、全体として役割分担あるいは費用負担のあり方等については議論の対象ということで考えておりまして、その中では当然こちらの会議との調整ということも将来出てくることも考えられますので、また、ご説明をさせて頂きたいと思っておりますが、こういったことを名張市では進めているということでご説明をさせて頂きました。簡単ですが以上でございます。

事務局 大変説明が長くなって申し訳ございませんが、一応、交通の現状です。

会長 ありがとうございます。1番から6番まで結構の量を丁寧に説明して頂きまして、長くなったと思いますが、これを始めて見られる方もおられますから、逐一質問等を受けつけませんけれども、また何かありましたら個別に事務局に言って頂ければ回答願えると思います。そうとは言え、何かこれだけは聞いておきたい、確認しておきたい事項というのはございますか。

委員 例えばナッキー号の場合ですと、1日大体どれぐらいの人数が乗車すれば採算は独自で取れると精算されていますか。

事務局 ナッキー号につきましてはざっと金額を言いますと、全体の費用が約1600万円でございます。今見て頂きましたように運賃収入としては440万円で1/3程度になります。但し、乗車人員は多くの方に利用頂いているということでございますので、今のところその利用が増えるとこの採算が合うというのはなかなか難しいかと思っております。例えばその負担のあり方。そもそも採算と申しますか、利用料金でどの程度賄うのか、税をどの程度投入するのかという議論がきちんとされた上で料金の改定なりをしないと、今よりも料金収入で運営を賄う率を高めるといのはなかなか難しい状況だと思っております。ただし、そこは先ほど申し上げました前提としてどこまで利用者負担して頂くのか、どの程度まで税を導入するのか、その議論がきちんとされた上で改定すべき

かと思えます。

委員 ありがとうございます。

会長 ありがとうございます。料金というか、持続可能性というか、その辺を考えれば今の料金のあり方というのは税金のことと関連すると思えます。でるかどうかわかりませんが、そういった提案がでた場合はこの場で皆さんにご検討して頂く必要があるかと思えます。他に何か確認事項はございますか。

委員 先ほど地域コミュニティ交通の支援地域について説明がありましたが、その中で交通空白地域は平成 21 年か平成 22 年から、既にコミュニティバスが走っています。交通不便地域には美旗とか蔵持とかがありますが、このへんはまだこれから検討していくということで、いずれ今現在そこで運行されているコミュニティバスもこの中に入って行くという仮定ですよ。そうすると、先ほども出てきましたが、ナッキー号の存在ですね。これは運送的なことですが、当然料金体系、運行経路が非常に変わっていく可能性もあります。この会議の趣旨というのはもうすでに実施されているコミュニティバスをこれからも増やし、もちろん地域の住民が中心になってやらないといけないということもあるでしょうけど、それにナッキー号が要所に絡んでくる。つまり交通不便なところから出たコミュニティバスがナッキー号のどこかの停留所で接続して、全体的には不便なところの人がそれを利用しながら行動半径を広げていくことになるかと自分なりに推測しているのです。そうすると、それはいつ頃までにやっていくのか。都市計画の整備もあるのでしょうか、どういうところまで、いつまでに名張市のこの全体の整備をやっていこうと一応目標とされているのか。質問がバラバラになっていますけど、コミュニティバスとナッキー号との接続を本当に事務局がおやりになろうとしておるのが1つ。

2つ目はその暁にはナッキー号との接続を同時にされるのだらうと思えますが、それも既にお考えになっているのか。それが全て完成した暁には、まだ名前に出てないところ、例えばこの辺はどういうことに今現状になっているのかよく知りませんが、いずれ不便なところはだんだん地域の人が先頭立って、なくしていかないといけないわけで、将来的には公共交通をあんまり頼りにしたらいけないと。従って、こういう会議が出来て、色んなコミュニティバスも出来て、ナッキー号という存在も大事になってくるのだと思えますが、まだ、腰を上げてないところ、あるいは腰を上げつつあるところの地域をこれからどのようにされていくかと。細かいところは結構ですから要点だけおっしゃって頂ければ。この会議に出てくる話もありますので、その辺の構想を聞きたい。以上です。

事務局 今、委員からご質問を頂きまして、大変難しい問題でございますが、今のところ、先ほどもご説明をさせて頂いた資料4「名張市地域コミュニティ交通推進方針」で、交通空白地域、それからナッキー号の一応の位置づけといますか、そういうところも期待をしております、それに基づいて今のところ運行しているということでございます。基本的には今までの三重交通のバス路線のような、運賃によってバスが運行をされるこ

とが一番いい形というか、今まではそれでやってこられたと思うのですけれども、社会情勢や自家用車の普及等により、利用者が少なくなってきた状況です。そのようなことで今のような状況になってきているのだらうと思うのですけれども、基本的には資料4「名張市地域コミュニティ交通推進方針」2ページの簡単なイメージ図のように、多くの今の路線バスは、名張駅なり、桔梗が丘駅なり、二つの駅を中心に各方面に放射状に運行している。基本的に今までの路線バスは、そういう形が多かったのかなと。そこへナッキー号は、市内に点在しております公共施設あるいは大型のスーパー等、公共的な場所を横に繋ぐような路線が比較的なかったのが、今のところ、この地図の真ん中に薄い破線で示されように、地域コミュニティ交通としての位置づけのようなイメージです。それに繋ぐような形で各地域、現在のところ空白地域、それから不便地域、それぞれ3地域を市としては指定をさせて頂いておりますが、路線バスやナッキー号になるべく接続させて、現在のところ運行していますが、もう少し細かい利用者のニーズだとか、高齢化の進展だとか、各地域のそういう状況も今後、色んな形でどうなっていくのか分からない部分がございますので、都市交通の総合マスタープランでももう少し全体的な計画を検討して頂き、それに基づいて合うような形で各コミュニティ交通もやっていくことにはなろうと思います。この考え方というのは資料4の交通推進方針でございますので、わかりにくいかとは思いますがご理解をいただきたいと思っております。

会長 はい、ありがとうございました。それではですね、ナッキー号との連携もありますが、三重交通や深山運送のタクシーとかありますので、それぞれの総合的な連携を考えていく必要があるかと思っておりますね。コミュニティバスだけの連携ではうまくいきませんから、そういった全体的な部分で考えて頂くことが大事かと思っております。それから不便地ですが、これは4年前の設定ですから人口構造とか、移動状況とか変わってきた段階でこういった地区の見直しや、空白地はどうかということの再検討は必要ではないかと思っておりますので引き続き、このところも現実に即した形での検討を進めて頂きたいと思っております。他、よろしいでしょうか。時間の関係上もありますので、こちらは後ほどお読み頂きまして、何か疑問点がありましたら事務局におっしゃって頂ければ個別にご回答は頂けると思っておりますので、よろしくお願い致します。それでよろしいですか。

続きまして5番ですが、先ほどありました交通不便地という形で出ておりました美旗地区のコミュニティバスの運行計画について、入っていきたいかと思っております。それではまず事務局の方からご説明をお願いします。

事務局 それでは失礼を致しまして、美旗地区のコミュニティバス運行計画についてですが、先ほどの推進方針の中にもございました交通不便地域の中のひとつの地域として市で位置づけをしてございます。美旗地区の中でも4地区ほどが各バス停なりから500m圏外に位置する指定地区でございますが、この地区につきましてはこの方針を作らせて頂いて、平成20年頃から地元で、ご協議・検討を始めて頂いております。21年、22年、23年と3年目くらいになってきております。特に地区では、今年の6月に入りまし

て、今までアンケート調査を 2 回ほどしていただいておりますが、その関係が資料 7 事業計画（案）です。それから資料 8 は今時点での運行経路図。交通不便地区の指定をしております地区のアンケート調査結果が資料として 3 種類あるのですが、資料 7 の内容に従いまして、ご説明をさせて頂きたいと思っております。

美旗地域は名張市の北東部の伊賀市と隣接した位置にございまして、地域全体としましては人口約 8,700 人、世帯約 3,300 世帯で農村集落や住宅団地等が混在している地域でございます。近鉄線の美旗駅のほか、バス停留所と上野名張線がございまして。あと、桔梗近くで桔梗が丘の巡回あるいは路線バス。すずらん台への路線バスといったところが公共交通としては既にございまして、バス停等から 500m 圏外にあたる地域ということで、特に美旗地域の中でも南古山、うぐいす台、藤が丘、南西原といった地域が交通不便地域として指定をさせて頂いております。現在、交通不便地域の公共交通について議論を重ねていただいております。最近では不便地区のアンケート調査の実施をして頂いて、半分以上の方がコミュニティバスを利用したい、あるいは条件によっては利用したいという意思表示もしていただいているということで、まずは不便地域を中心に路線を考えてコミュニティバスを運行したいという住民の方々の強いご意見がほぼまとまってきたということです。6 月には運営組織として美旗地域コミュニティバス運営審議会を作ってください、本日お越しの室谷さんを会長に各地域の代表の方々や住民の方々がメンバーとして議論を始めているところでございまして。その中で本日は、今時点で運行計画としてまとまっている内容を、まず今回交通会議で一度ご説明させて頂いて、とにかく地元の利用者の方々にとって利便性のあるコミュニティバスを運行させたいという地元の思いでございますので、いろいろな方面から委員のご意見を聞かせて頂き、それを反映させて、最終的に運行計画として決定したいということでございまして。

それでは、具体的に 2 ページの運行計画から順次説明させて頂きます。1 番の事業主体・運行主体ですが、事業主体は美旗地域コミュニティバス運営協議会、運行主体は現在、未定でございます。運送事業者は見積り等によって決定をさせて頂く予定でございます。2 番の運行許可。これは道路運送法第 4 条に基づく一般乗合旅客運送事業ということで、一応定期の乗合バスのようなものを考えております。運行開始日は、現在、平成 24 年 4 月 1 日から運行したいとして検討させて頂いているところです。運行ルートは、詳しくは経路図で説明をさせて頂きます。南古山・きじが台・美旗駅・美旗市民センター・桔梗が丘駅まで、約 11.2km というルートで、今のところ計画をしていただいております。運行日は、毎週月曜日から金曜日まで、土日祝祭日は運休ということです。6 番の運行時間帯は午前 9 時頃から午後 4 時ぐらいまでを考えております。7 番の運行本数は 1 日 4 便 2 往復くらいで考えております。8 番の乗車運賃ですが、1 乗車 200 円で開始しまして、継続して安定的に動かしていきたいというのがひとつと、あと、アンケート調査でもいくらかの運賃なら乗っていただけるのかということを確認して頂いて、200 円までというのが 48%。これは対象地域だけのアンケートですが、300 円までが 12%ということ

で、過半数以上の方が 200 円くらいだったらいけるかなあというアンケートの結果も踏まえまして、200 円くらいを予定しております。9 番の運行車両ですが、ルートで比較的狭隘な道もございますので、具体的には事業者とも相談して最終的に決定をすることになるかと思いますが、運行可能な車ということで今のところは小型バス程度を考えております。ルートですが、は路線バスのバス停の標示でございます。今回考えております美旗地域の通るルートのバス停につきましては、で標示をさせて頂いております。このバス停の地につきましても先日 10 月 18 日に地元の審議会のメンバーの方々が実際に現場を見ながら、とりあえず希望するところということで、場所を抑えた時点での位置です。これは今後もう少し地元で精査をして頂いて、最終的には警察の公安の確認もしながら考えていく必要がありますので、今お示しするのは 1 つの案ということで、ご了解いただきたいと思っております。各 1 番上の 1 南古山から最終の 24 桔梗が丘までを今のところ記載をさせて頂いております。あと、上の方が伊賀市になりますが、2 点破線が名張市と伊賀市の境界です。3 わかば辻の右側にあるきじが台は、伊賀市になる団地でございますが、基本的に生活圏は名張にある団地でございます。美旗地区としましても出来ればきじが台も一緒に運行が出来ればという考えをお持ちでございます。その地区の自治会の方にもお話をさせて頂き、審議会のメンバーにも加わって頂いて、可能であれば、きじが台の団地内にある市民センターまで乗り入れをしていただけたらということも含めまして、伊賀市との協議もしているところでございます。これはその協議がどうなるか、もう少し様子を見ないとわからないという部分もありますが、希望として、そういうことがルートの中にございます。高齢者等の車に乗れない交通不便者を対象に、通院や買い物が主な利用目的として地元で考えていただいているということですから、左側の 8 田原には三重交通の伊賀上野の名張上野線のバス停があるので、この付近で利用者が相互に乗換えとかできる形を作りたいと。最終的には美旗地区の利便性も考えて直接桔梗が丘駅前の近鉄百貨店等へ美旗のお年寄りたちが乗り換えなしで行きたいという需要もありますので、桔梗が丘までのルートを考えており、その辺につきましても三重交通とお話をさせて頂いた経緯もございまして、このようなルートを考えております。ルートにつきましても、委員のお立場でアドバイスなり、ご意見等頂戴したいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

事務局 丁寧にご説明頂いて、ありがとうございます。実は高齢者が非常に喜んでおります。高齢化が異常に進み、若者が昼間年寄りを置いて家を出ているため、昼間に年寄りの移動手段がないのが現状です。35 年くらい前、30 歳 40 歳くらいの時に名張へ家を建てて来ている方が中期後期の高齢者になり、非常に不便だったところにバスが走るとい話をしますと、本当に喜んで頂いております。皆様のご理解とご意見を賜りまして、是非 4 月 1 日の運行に漕ぎ着けて参りたいと思っております。

今、事務局から説明がございましたが、田原に三重交通バス停があります。ここで三重交通のバスの時間に合わせて、ジョイントが出来ないか、それと 1 番最後の桔梗が丘

ですが、ここではナッキー号とのジョイントが出来ないかと考えております。そうしますと、名張の公共施設等に行けるルートが確立されるのではないかとということで、時間の調整を行っているところでございます。是非ご理解を賜りまして、4月1日には運行に漕ぎ着けて参りたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

会長 ありがとうございます。

事務局 最後のその他、国の補助金と申しますか、地域公共交通確保実施事業の中の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金というものも23年度から国のほうで示していただいておりますので、要件もなかなか難しい面もございますけれども、要件に合えば利用していくことも検討しているということも一言付け加えさせていただきます。

会長 わかりました。上記には合致しているのですか。それはこれからということですね。今、丁寧にご説明頂きましたが、美旗地区のコミュニティバスは、来年4月1日から運行開始したいということで、今計画書が出てきております。これについて、今説明して頂きましたが、確認すべき事項、皆様のご意見などございましたら順次言って頂ければと思います。挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。何かございますか。

委員 車の大きさはどのくらいを考えているのですか。

会長 どうですか。小型バスと書いてありますけど、大きさ、狭いところを通るとおっしゃってましたけど、どのくらいの大きさを想定されておりますか。

事務局 基本的にみどり号を想像して頂いたらと思います。

委員 大丈夫ですか、南古山からの道は。

事務局 大丈夫です。

委員 対向できますか。対向できるというよりも結構狭いですが。

委員 あららぎ号のようなものですか。

会長 ジャンボタクシーみたいなものですね。

事務局 10人乗りのワゴンみたいな。

委員 それならわかります。

委員 乗車料金は8番の田原から桔梗が丘まで三重交通がどのくらいで行っているか。三重交通の路線と数字的には大丈夫なんですか。

会長 三重交通はいくらですか。

委員 田原から多分桔梗が丘に行くのに乗り換えというのはどうですか。逆に乗っていかれた方がいいのでは。

事務局 210円ですね。そんなに大きな差はないので。

委員 伊賀に行くところはないから、逆に伊賀に行くのは想定できますね。

事務局 そうですね。逆に伊賀行きは全くここからはない状況です。

委員 どちらのほうの方が便利になってくるかですね。時間帯とかにもよってくるんですけど。

会長 他何かございますか。今日のご意見頂きたいと思えますけど。

委員 今日、ナッキー号でこちらまでお邪魔したんですけど、病気みたいと思われるお年寄りの方が乗っているだけでしんどいということをおっしゃっていたんですね。ですので、例えば公共交通、コミュニティバスが走っても座席が少なくとお年寄りの方は倦厭されると思うのですが、10名という乗車定員でその需要を満たせますか。

事務局 検討中です。

会長 道の広さ等の問題があるということです。だから、大きい車両で運行したくても出来ないということです。

委員 何故路線バスが入らなかったかということですよ。

委員 小さいバスで十分ですよ。そんなに何十人と乗らないと思うのでね。

事務局 ありがとうございます。

会長 他、いかがでしょうか。

委員 今、計画されている路線を、どれぐらいの時間で運行すると想定しているのか、教えていただけますか。

事務局 審議会メンバーや市も一緒に、南古山から桔梗が丘まで確実に時間を計らせて頂きました。約36分。距離にして11.2kmです。最終的には事業者等の意見を聞いてになります。

委員 どれぐらいの時間帯で運行される予定でしょうか。

事務局 9時から4時ぐらいという範囲は先ほど言わせてもらいましたが、これもこれからの検討課題です。

委員 病院や買い物等を考えるとある程度、時間の希望もあるのではと思います。

会長 いかがでしょうか。

委員 このコースを見てみますと、きじが台市民センターに1回行って、また戻ってくるというコースですね。これは行ったらまた戻ってくる。それは同じことが美旗でもいえることですね。このコースは市民の方と地域の方と何度も何度も担当者を選んだと思うのですが、それはもう充分議論されたということですね。

事務局 いわゆる行きっぱなしというのが出来ないのですよ。だから一旦帰ってこないといけない。ターミナル的な部分をポイントに置きまして、そこへ行ったらとりあえず一度元のところに帰るという考え方ですね。

委員 買い物をされる主婦の方が多いと思うのですが、買い物をするにあたっては桔梗で乗り換えて桔梗の百貨店で買い物しなさいとか、ある程度こういうメッセージが出ているんですか。

委員 いえ。

委員 買い物する場合はどういうルートが1番か。例えば名張の方に行く場合、マンガイやアピタやマックスバリュールに行く場合はどういう手段を考えたのですか。

事務局 美旗の人はあまりそちらへ行かないです。西原に大きなオークワがあります。

それと近鉄と両方あれば充分かなと。

委員 それで十分という認識ですね。

事務局 向こうへ行かれる方は電車の利用も考えないといけないですから。

委員 あとは任意でしなさいということですね。

事務局 そうですね。たくさんバス路線がありますからね。出来るだけ美旗の特色を活かすという意味合いでいくと、まず美旗駅、桔梗が丘駅、美旗市民センター、オークワと。

委員 医療関係はどうか。

事務局 医療はその途中にお医者さんがいる。北中の1つ下。23番のところに木野外科があります。これにはまだバス停の名前入れていませんのは、木野外科が協賛してくれるかということで。そういうことを盛んに考えております。是非ご協力をお願いします。

委員 三重交通も含めてご協議をされているのですね。

事務局 随分色々と相談もさせて頂いて、現在に至っています。

委員 バス路線が走っているところもありますから。

事務局 最後の煮詰めがまだ出来てないのですが。

委員 なるほど。以上です。

会長 はい、ありがとうございます。他、何か確認事項ございますか。

委員 バス停の位置にかなり問題があると思うんです。狭かったりがありますよね。

会長 思うようにバス停は作れないようですね。道路状況を考えていけば。

委員 もちろん、限界があります。

委員 スペースがあれば大丈夫なのですがね。旧三重交通さんのバス停があれば、スムーズにできますが、交通の煩雑したところではできませんのでね。おおいとコースが決まりましたら、また実査等をお願い致します。事故起こした等はないのです。

事務局 大体のルートが今日の会議で認められるかと思いますが、地域で考えてくれたルートなので、なるべくこのルートを皆さんに認めて頂けるように。僕は地域づくりの代表として出ていますので地域のことを考えると皆さんどうですかね。なかなか不便なところも多いのでこのルートで認めて頂きたいなという風に思います。

会長 ありがとうございます。

委員 運行に使うバスは何台を予定されていますか。

事務局 1台です。

委員 1台ですか。ということは全部の区間をその10人のワゴン車。16番から24番の区間は人口が多そうでニーズがすごくあると思うのですが、この区間だけ何か特別に独立して走らせるということは考えられてないのですか。

事務局 現在は考えてないですね。今の話で付随して申し上げますと、近鉄線の右側に小波田、上小波田がございます。ここも美旗地域です。1番最初の図面はここも走っていたんです。ところが最低限で持続可能な事業として、まずはスタートかけたいという大

前提がありまして、将来的には、この右側の上下波田、場合によってはすずらん台とのジョイント等も考えておりますけれども、現在進めている審議会の中ではこの形でございます。

委員 ありがとうございます。

会長 他いかがでしょうか。中部運輸局のほうで専門的な立場から何か確認事項はございませんか。

委員 基本的には部分として今からもう少しつめていかれるだろうと思いますが、そういう部分の中で最後の方に事務局の方でご説明ございました計画案の中で、国の補助を活用しながら考えていきたいということが 1 文に書いてあって、ご説明では合致すればの話でございましたけど、その辺り、どうしていくのかという話は事務局が、地元と協議される中で調整も含めてやって頂ければと。そういう前提で進めるのかどうかという話も含めて考えて頂ければと思ひまして、現状のままでどうこうということを今コメント出来ないかなと思っています。その辺りをその地域でお考えになって作っていかれるということについての趣旨がよく理解されますけど、当然、その市の事務局での全体的な事務も含めて少しご検討の中で含み入れて頂きながら進めて頂ければと思います。

委員 美旗の地域コミュニティに対して 4 条は大丈夫ですか。地域外ですが、こういう要望に 4 条はいけるのですか。

委員 運行事業者が基本的に許可を取って頂くわけですから、先ほどのガイドラインでも少しご説明しましたとおり、事業者選定が今後出てきます。事業者選定後、こういった形で残される部分については我々の方でも手続きが必要になりますので。

委員 かなり応援してもらっても 4 条の許可は取りにくかったですか、他業者でしたら簡単に取れますか。地域要望でしたか。

委員 地域要望だろうが独自の営業展開だろうが中身は同じです。

委員 地域外とは伊賀市が入っているということですか。

委員 地域とは美旗地域をでるのですよね。途中で桔梗が丘駅に止まるのは。

委員 そういう意味で言いますと、設置要綱の中にもありますように、基本的にこの場で合意形成がされたものについては尊重しますというスタンスになっておりますから、どこの地域に入っていく云々という部分についての問題は基本的にはないのではないかと思います。

委員 地域内にあるのがコミュニティであって、地域外とでは国として論理的なものがいろいろとあるのでしょうか。

委員 そういう話はないです。だから、それをこの場で議論して頂く。皆さんで合意形成が取れば、運行について関係者の合意が整ったとして進めさせて頂くということです。例えば、個別手続きは別途必要ですけど、警察も安全面の部分があって、個別稼働しますという話と同じことですよ。美旗コミュニティバスは美旗地区で完結しなければいけないという話ではないです。その必要性も含めて皆さんご議論頂ければいいかな

と。

委員　どこまでがコミュニティなのか。以前、あららぎ号が名張駅まで来ることに對して、既存のバスがあるのに名張駅まで運行してよいということになったので、どこまでがルールなのかと。

委員　基本的に2種類のバスが運行する中で、そのバス自体は同じバスですから法律上の違いはないわけです。それをどこまで運行するか、放逸的に制限をかけているのは、例えば、いいとこ取りをするような運行形態は困りますということでは言わせて頂いていますし、この会議の中でもそういう運行にならないように合意形成をとって頂きたいということもあります。どこに入ってはいけないとかは個別具体の事業者間調整的な話になってしまいますね。個別に言いますと、三重交通の営業路線があるところにコミュニティバスが入っていくと、運賃格差が生じて利用者が混乱を招くということになれば、その運賃をどうするのかという話も含めてこういう場で考えなければいけない問題ではないかということです。あくまでも既存の路線があるからそこに入ってはいけないという概念はないです。ただ、いいとこだけを走ることになるとまずいということもあります。結果的に両方のバスが入る計画になり、料金体系が違うということが起こった場合、利用者がどちらを選択するか混乱が生じることもありえますので、そういうことのないように、この場で皆さんのお知恵をお借りしながら何が1番いいのかという方策を考えて頂くというのがこの会議の趣旨になってきます。そういう部分で最終的な全体の合意形成がなされた部分についてはその内容を尊重しましょうということです。

委員　でも、三重交通はかなり昔からお世話になっているし、赤字になっても運行してもらっている。だから、どこまで運行したいと申請をしながら三重交通が運行しているから駄目だということで、現状は三重交通を第一に考えている状況なのですね。

委員　先ほどのお話の中で都市交通マスタープランを今、まさに作ろうとしていて、全体の公共交通体系を含めて方向性をつくっていかうとしているというお話ですので、その中で事業者の路線と地域コミュニティ交通との役割分担を含めて、方向性というのは出てくるだろうと思います。要は地域コミュニティ交通だけでその地域の移動手段を構築出来るというものではないということだと思いますので、そういう方向性が出ればそうしてもらえばいいのでしょうか、もしそうでなければ、既存の事業者でやっておられる路線と地域コミュニティ交通をどう組み合わせ、どう役割分担していくかということだと思います。そういう部分で当然、行政側がバスについての公的負担の出し方の方法論を色々考えていかれるのだと。それが多分、マスタープランの中で示されるのだと思いますので、その上で市の方針が出されるのではないかと思います。私もこういう風にしなければいけないとか、こうすべきですというものは基本的にはないです。

会長　ありがとうございました。他に何かありますか。

事務局　マスタープランで大きな方針については考えていこうと思っております。例えば先ほど三重交通の路線バスのお話もありましたが、段々乗客数が減っている。これも

事実です。10年前に比べると、乗客数が約350万人から250万人になっています。ただし、250万人いらっしゃいます。ナッキー号は先ほど申し上げたように年間4万人程度です。少なくとも三重交通が担っている公共交通、バス路線というものがなくなるといことがないように、これは三重交通のためということではなくて、250万人の市民の方が利用されているということからすると、それは一定程度、維持であったり、あるいは市民の方々が要望されているサービス向上も含めて、どうすればそうしていけるのかという辺りを整理するというのがマスタープランの重要な観点と思っています。ですので、地域コミュニティ交通と路線バスとの関係というのは少なくともこのマスタープランの中で整理したいと思いますし、それに向けての交通行動といえますか。利用して頂くこと以外で路線バスを活性化する方法はありませんのが、その辺りも含めて整理をしたいと思っています。路線バスについても、これは根幹だと捉えていますので、その辺りとコミュニティ交通の役割分担については整理をしていくというのが大きな点だと思います。また議論の節目の時には報告をさせて頂くとことになろうかと思っています。

会長 はい、ありがとうございました。そうですね、250万人利用されているということですから、非常に重要な役割を担っていることはお分かりいただきました。後は交通行動です。やはり皆さんでバスを守っていく、公共交通を守っていくというお考えが特にこれから重要視されるのかなという気がします。他いかがでしょうか。何かお考え、確認事項ございますか。私からですけど、資料9 コミュニティバスに関するアンケート調査結果の4ページに「各地区別・コミュニティバスの運行を希望する割合」の回答では是非利用したいとかあるいはその条件によって利用したいとありますけど、この各地区の年齢構成はどうなっていますか。やっぱりご年配の方が是非利用したいという回答が多かったですか。

委員 そうですね。うちは藤が丘ですが、360人ぐらい人口がいる中で高齢者が45人です。その人達はほぼ全員が病気をしています。これはどことも言える割合です。このデータは2年ぐらい前のものなのですが、年々増えているのは確かです。バスはどうしても必要不可欠なものなので、走らす方法を考えましようというところまで至っているということですか。

会長 他何かございますか。

委員 乗る人は誰かということを実際に考えてほしいですね。高齢者や子ども、免許証のない人ですね。乗る人はどこへ行くのか考えて、駅が集約として、駅から大阪へ行くわけでもない。やっぱりそこから起点に三重交通なり、ナッキー号で病院に行きたいというわけです。基本的に老人が行くところは病院と買い物だと思ふのです。それを中心に考えて、コミュニティが出来て、集約を駅にして、そこからどうするか。買い物や病院に行くナッキー号なりを出来たらもう1便ぐらい増やすような、本当に集約しているのはまずいけれども、今まで来てない人が駅まで来るのだから、買い物や病院に行けるナッキー号をもっと増やしてもいいのかなと思います。これはマスタープランの方だと

と思いますが。

会長 生活実態に基づいた形でとのことですよ。

委員 そうですね。

会長 そちらは要望として。他いかがでしょうか。

委員 1点だけ、最終的にどういう形態になるかという話もありますが、路線で定期運行する場合において、使う車両がバリアフリーの適合というものも求められてきますので、そういった部分も今後検討していかれる中では頭の中に少し入れておいていただきたい。

会長 バリアフリー的な車両以外は認められない。

委員 基本はそうですね。

会長 新規はそうなんですよ。

委員 あららぎ号はリフトがついていますよね。

委員 そうですね。

会長 ありがとうございます。他、いかがでしょう。今回はあくまで中間段階ということで、よろしいですよ。あともう1回、そのルートの方針とか、警察との関係でどうするかとか、あと時間帯の問題ですね。どの時間帯に運行するかということも考えられますし、接続の可能性ですよ。これはどうなのですか。三重交通さん、おられますけど上手に接続できるものですか。バス同士の接続という、ジョイントは。

委員 どこまでのというのもあるでしょうし、バス停の問題が出てくると思いますし、当然、遅れなり何かあった時に対応をどうするかとか色々な考える部分はあるかと思えます。三重交通としても上野名張線というのは今補助金を頂いて運行しているところで、少しでも乗客の方が増えていただけなのであればありがたい話だと思います。ただ、運行され始めたなら一緒だと思いますけど、なかなか一度決めたものをそれに合わせて変えていくとなると、今のご利用のお客さんも当然お見えになりますので、ちょこちょこダイヤを変えるわけにもいきませんので、その辺りのすり合わせは、当初は難しいにしても将来的に渡ってダイヤの見直し等があった時にというのはご要望に合う部分も合わない部分も。どうしても今ご要望が多いのが、名張の電車との接続で、利用されているお客さんから要望が上がりますので、そことのすり合わせをどうしていくのかとか、いろいろな部分でご相談をさせて頂かないといけないのかなと。まだ何も時間がでてない状況でございますので、ちょっと中途半端な答えで申し訳ないです。

会長 確かにそのジョイントというか、総合連携は非常に大事なもので、お互いにとってメリットがあるという形で考えればいいのかと思います。他どうでしょうか。何か確認する事項ございますか。ご意見等まだご発言頂いてない方、何かあれば。

委員 乗客が10人と言われましたけど、バス停に10人以上の客、12人目13人目の客が待っているとします。その場合はどうされるのかと。そういうことはないかなと思いますが。

会長 10人というのは利用者の想定じゃなくて道の幅で10人というような。

委員 道の幅といわゆるその現地の問題です。大きい車両を無理やり回そうと思ったら回せないことはないと思います。ただ、経費がかかる。まずは持続可能でいかないと駄目なんです。まずは持続可能なところからいって、どうしても駄目な場合は次のステップに行くということを考えないといけない。ですから、必要最小限のものだけまずいこうかというのが大前提です。残していくということ出来ないでしょう。バス停に11人目がいたらどうしたらいいでしょうか。

会長 それはこちらでどうこうではなくて、乗られた方の中で合意形成みたいなのが出てくる可能性もありますよね。だからやってきた方にじゃあ次の便にずらそうか、そういう、例えば運行する中でのでてる知恵がありますよね。

委員 その辺りは試験運行やるわけだから、その中である程度傾向みたいなのも見えてくるのではないかと思います。

事務局 3ヶ月4ヶ月試行して、半年後ぐらいには本格運行に入れるかなと思うので、まずは一回やってみるということですよ。ただ、今おっしゃったように一度路線や時間を決めたら、簡単に変更するわけにはいかないです。それも考えて話をしていかななくてはならないわけです。

委員 美旗コミュニティバスの経路は全然問題ない、皆さんで話し合っただけで決めればいいのかというお話でしたけど、資料3地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方とか資料4名張市地域コミュニティ交通推進方針の1番基本的な考え方とかありますよね。単刀直入に言いますと、今、公共交通で運行あるいは営業路線を通っておられるところは地域コミュニティバスといえども介入してはいけないのですね。

委員 先ほどお話ししましたが、コミュニティバスと三重交通のバスの法律上の違いは全くないです。同じ法律の同じ状況に照らし合わせたバス運行になります。従って、走行が一緒になって重なってはいけないという規定は法律上ないです。ただし、先ほど申し上げましたとおり、いわゆる既存のバス路線があって新しくそこにバスを走らせようとした時に、1番需要の多いところ、利用者の多いところにぼっと参入することで、新しく参入するバスに全部お客さんが流れていくことになる、現行のバスが経営上危ぶまれますね。ですから、そういう運行形態の参入は駄目ですよということの規定はさせていただきます。これは先ほど言いましたように、いいところだけ取り込む走り方は困りますよということです。

もう一方で既存の、例えば、三重交通のバスというのは三重交通が民間企業として事業をやっていく中でどれだけの利用者負担を貰えば、事業として成り立つかということで運賃というものを決めておられるのですね。これはあくまでも事業者が独自で経営を出来る範囲として必要なものを利用者から負担を求めるというやり方で運賃を決めている。一方でコミュニティバスというのは行政の公的負担を前提としたバスですから、採算性はどちらかというと考えてない部分があります。そうすると公的負担で支えているコミュニティバスと事業者独自でやっている三重交通が公平な競争が出来るかという

と、それはもう無理でしょうと。公的負担で走っているバスの方が安く出来るという話になりますから、そこは問題があるとして、ガイドラインでコミュニティバスを導入する際の留意点をお示しさせて頂いているということです。

ある程度こういう会議の場でそういうことが起こらないように具体的な計画内容を皆さんで合意形成を図って頂きながら、最終的にはこの場で合意されたものが地域の総意になってきますので、バス事業者も入っている関係者の合意事項は尊重しましょうということです。

会長 確かに重複をどうするかということは難しい問題です。利用者から見れば多い方が便利ですが、長い目を見たときにはそれは、双方とも少なくなることもありますから、今回も重複ということもありますので、その辺のところは次回の時に協議したいと思います。今日はあくまでもこういう風に結びますが、最後ご意見がございましたら言って頂きたいと思います。

委員 今回の計画の中で少しそういう部分で、利用者の方々からどういうご意見が出てくるかということも考えておかないといけないのではないかと思います。重複するルートが設定されとなった場合、そこで降りたいとか乗りたいとかいう利用者が出てきた時にこのバスは乗れません、降ろせません、という話になってきます。それをどうするのかということも考えておかなければならない争点の問題だと思います。

委員 乗れませんというのは重複ルートで乗車をしない設定にしているのですか。

委員 乗車しない、降車しない設定になっています。停留所を設けていませんので、ルートは重複しているけど利用者が違いますよという整理をされているのだと思います。実際には利用される人から、その場でどうして降ろしてくれないの、どうして乗せてくれないのという話が出てくる場合、それをどうするんだということです。これはこういう趣旨のバスだから違いますということでそういう声にこたえないようにするのかどうかという話も当然、今後の問題としてはあるのではないのでしょうか。単に重複ということでもどのような整理をすればいいのかという話に、こういう方法がありますという答えはたぶん無いと思いますが、色々なやり方を考えなければならないということが若干このルートからみて感じました。そういう問題が出てくるのではないかなという気はします。

会長 これはたぶんこういうお考えを含めたルート設定ですね。

委員 そうですね。

会長 相互の利益でということで、あえてこういう設定をされたとのことですね。

事務局 うぐいす台から旧の368号に出たのは、そういうことを意味しています。

会長 こういう形のルート設定のお含みがあるということを考えていただきたいと思います。他いかがでしょうか。よろしいですか。今回が中間段階ということで次回の会議はいつぐらいになりますか。申請の関係もありますよね。

事務局 今のところ考えておるのが12月の中旬。遅くてもそれぐらいにはもう一度交通

会議を開催させて頂いて、最終の計画を説明させて頂いて、合意を得たいと思っております。

委員 今日お示しされた資料は一応合意したということでない、審議会とすれば、申請の時に新たにコースや停留所を変えとなった場合、またさっきの段階に戻らないといけないという話になってくるのですが。

会長 この案についてはこの場で合意を得られたと考えますと。

委員 ということですね。

会長 分かりました。ただその部分から改良されるということもありますよね。まだ現段階での中間段階の合意というものが形成されたという形で考えさせて頂いてよろしいでしょうか。ご異存ございませんでしょうか。そうしましたら、今日、議論しましたが、本日提示された部分の中間段階、その後の合意というのがこの会議の中で一度されたという形で、その部分の事業の追加部分、改正部分というのはまた改めて次の12月上旬会議の中で皆さんとお話をさせていただきたいと思っております。それでは4番の協議事項ですね。美旗地区のコミバスについての部分を終了したいと思っております。ありがとうございました。

事務局 そうしましたら、色々ご意見をさせていただいたかと思っております。地元のほうで検討もして頂きながら最終の案を次回に決めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

その他、今後のスケジュールということで、先ほども言わせて頂きましたが、次回、12月初旬あたりに再度会議を開催させて頂き、美旗地域のコミュニティバスの合意のことをお願いしたいと思っております。あと、今後の案件の予定ですが、まだ詳細はわかりませんが、来年、中央西区画整理事業の終わりました公共用地に、温泉施設ができる計画がございます。これは市としても誘致というか、土地を貸して温泉施設を作ることが進んでいるところです。そこへまだ予定ですが、ナッキー号の乗り入れをする計画も出ており、来年の夏ぐらいがオープンの予定ですので、それにあわせて検討いただく案件が1つ。もう1つは錦生のほっとバス錦が一部路線変更ということで要望の検討をさせて頂いていますが、これは詳細決まってきましたら検討をお願いしたいという案件でございます。これは間に合えば12月に出していきたいと思っておりますし、随時お願いしたいと思っております。予定としてはそういうことでございます。長い時間ありがとうございました。終わりたいと思っております。