

平成27年度第3回 名張市地域公共交通会議 議事概要

日 時 平成28年1月12日（火）

午後3時00分より

場 所 名張市役所 大会議室

出席者：（敬称略）

（1）委員

木寺 正仁（市民公募）
橋本 マサ子（市民公募）
都志見 耀代（市民公募）
室谷 芳彦（地域づくり代表者会議副会長）
松本 節子（名張市老人クラブ連合会女性部副部長）
清水 系慈（名張市身体障害者互助会会長）
藤本 孝一（名張市保育所（園）保護者会連絡協議会会長）
松本 幸正（名城大学理工学部教授）
中平 恭之（近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科准教授）
仲 範和（三重交通株式会社伊賀営業所所長）
深山 美芳（深山運送有限会社代表取締役社長）
川瀬 和也（代理出席、株式会社メイハン常務取締役）
豊永 育子（公益社団法人三重県バス協会）
森澤 淳（三重交通労働組合伊賀支部長）
岩崎 彰（三重県伊賀建設事務所副所長兼保全室長）
清水 和彦（三重県名張警察署交通課長）
野田 敏幸（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）
福田 由佳（三重県地域連携部交通政策課長）
前田 國男（名張市副市長）
松本 壽次（名張市都市整備部部長）

（2）オブザーバー

福山 悦子（名張市民生委員児童委員協議会連合会副会長）
勝木 祥文（名張商工会議所総合商業部会長）
松本 一彦（代理出席、三重県県土整備部都市政策課主幹）

（3）事務局

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：0名

協議案件：①地域公共交通網形成計画について

・地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

②都市総合交通戦略について

- ・重点地区の選定

③地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

④その他

1. 会長挨拶

2. 議事内容

<協議案件>

①地域公共交通網形成計画について

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

事務局 (資料に基づき説明)

座長 前回に引き続き地域公共交通網形成計画の中身についてご検討をいただきます。課題につきましては、交通事業者のヒアリング結果を追加しているということと、交通不便地を改めて明示するというので、配布資料の差替え分を見ていただければ、現状として交通の不便な地域がこれだけあるということが分かると思います。今日、皆さんに中心적으로ご意見をいただきたいのは、後半部分の基本方針です。交通の将来像については総合都市交通マスタープランで示されているものをそのまま引き継ぎ、そして、公共交通に特化して方針を4本立てしているということです。この提案に対してご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

委員 先日来のアンケートに基づいて方針を立てていただいたことと思います。基本的にはこの方針のようになればよいと思いますが、少し補足説明をお願いしたいと思います。基本方針1にサービス水準の設定という項目がありますが、どのようなことを位置付けて水準を設定していくのでしょうか、あと、乗り継ぎ抵抗を軽減していくということですが、抵抗の軽減にはどのようなことが含まれるのか、また、交通空白地を示していただきましたが、今後どのようにしてこれを補完していくのか、例えばデマンドやコミバスなどが考えられますが、それについて詳しく教えてください。

事務局 基本方針1のサービス水準の設定につきましては、9ページの表中に公共交通の機能分類をお示ししております。そこにお示ししているそれぞれのモード別に担う役割を確保していくということがサービス水準の設定につながっていくということです。また、交通空白地・不便地についてどのように対応していくのかということですが、平成19年に策定したコミュニティ交通推進方針では、夜間人口とバス停配置からみて赤目地域が交通不便地域として挙がってきており、対策を取っていかねばならないと考えております。一方で、不便地域ではないのですが公共交通の利用が困難な地域も見えてきています。近隣を運行している路線バス、コミュニティバス、また、タクシー等でどのように補完していくかを今後検討していきたいと考えています。次に、基本方針2で交通結節点機能強化をあげておりますが、乗継抵抗につきましては市民や利用者へのアンケートでも大きく課題として挙がってきております。特に乗継時の時間待ちやバリアフリー化などが挙げられており、結節点の機能を向上していくことが重要であることから基本方針の2とさせていただきます。乗継利便をどのように整えていくかを考えていきたいと思っております。

委員 いろいろなバスがある中で、市民の目線から見て公平なサービス水準を担保していくとい

う意味でのサービス水準かと思いましたが、今後計画策定を進めていく中でご検討いただければと思います。乗継抵抗の軽減については、梅が丘に住む私の知人が、家族の方が市立病院に入院され、毎日通わなければならなくなったのですが、直通便がなく、名張駅で乗継をする必要があります。時間設定の問題に加え、往復の料金も高額になることから、乗継時の料金面での軽減も必要であると思います。空白地の扱いについては、様々なバスが走っており一見便利に見える中で、地図上で見てみると不便な地区があるということであり、そういう部分も解消していかなければならないと思います。

事務局 本日の差替え資料でお示ししましたのは、前回会議の中で名張地区が公共交通の面から不便ではないかというご意見をいただいたことから、それを踏まえ夜間人口メッシュとバス停留位置から分析をさせていただいたところ、その作業の中で他にも空白地や不便地ではないものの、利用が困難な地域が見えてきましたので、先ほどの役割がどう担っていくのかということも考えていかなければならないと思います。

座長 1点目のサービス水準につきましては、委員のおっしゃるとおり、鉄道や民営の幹線路線バスでは難しいですが行政や地域の方々で決められるものに関しては、利用者、市民の皆さんから見てそれがいいのかどうかということをお場で委員の皆さんで話し合うということです。ただ、実際には財政面などからなかなか実現できませんので、そこに住む人々のライフスタイルや年齢構成、目的地などから妥当なところを皆さんに考えていただくということが、機能ごとにサービス水準を決めていくということになります。乗継についても、乗り継ぐたびに初乗りを払わなければならない仕組みになっており、全体を見直すのは難しいですが、市で運行しているものについては料金を軽減するということもあり得るかと思えます。ぜひ皆さんでご検討いただき決めていただければと思います。

オブザーバー 先ほど名張地区についてお話がありましたが、名張地区にはコミュニティバスが走っておりません。資料1の12ページに「高齢者の増加が公共交通の利用者の増加につながりにくい」ということが書かれていますが、これは実際に本当のことだと思います。しかし、名張地区の中でも公共交通を利用したいという希望者はたくさんいます。「地域支えあい」という事業をやっていますが、病院へ連れて行って欲しい、薬をもらいに行きたくて欲しい、といった要望がたくさんあります。やはり、名張地区が公共交通の空白地のように感じるのに対応していただきたいと思えます。

事務局 公共交通だけを見た時には、不便な、もしくは困難な地域が市内各所に見えてきましたが、それぞれの地域において公共交通のみでカバーしていくことは現実的には難しいので、まちづくりも連携して考えていく必要があると思えます。一方、福祉の面から見た移動手段の確保につきましては、市の福祉担当とともに考えていければと思います。ナッキー号につきましては市街地の拠点を結んで運行しておりますが、本数が少ない、片方向のみの運行であるなど、多数ご意見をいただいているところであり、運行ルートについて旧市街地内で停留所を現在以上に細かく設置することができるかということも議論していかなければならないと考えています。

座長 図面上で青色の円内、緑色の円内に入っていればそれで問題ないというわけではありません。公共交通が走っていても使いづらいという現状もあるということをお勘案しなければなりません。一方で、バス停まで歩いて行ってバスを利用することができない人がだんだん増えてきています。それを公共交通でどこまでカバーするかということをお慎重に議論いただかなければなりません。すべてを公共交通で支えるのは、名張市だけでなくどこであつ

ても、現実的には不可能です。完全に歩けなくなった場合は公共交通では対応できず、福祉交通の分野になりますが、ちょうど狭間の方々がどこの地域でも問題となっているところ。そこは、住民の声を聴きながら、皆さんで検討し、この計画に位置付けていく必要があるのではないかと思います。高齢者の増加が公共交通利用者の増加につながりにくいとのことですが、一方で利用したいという意向があるというのはまさにその通りで、公共交通利用に対する第一歩が踏み出せない方々が多いと感じます。第一歩を踏み出すための利用促進の施策を地域の方々と一緒に考えていければ早めの公共交通への利用転換が図れると思います。

委員 8ページに公共交通ネットワークのイメージ図があり、将来的にこういうものを目指したいということだと思いますが、概ね現状を維持または一部路線を変更するというイメージでよろしいですか。

事務局 このイメージ図は、既存の鉄道を中心として既存の路線バスはしっかりと維持していくということを基本としています。市街地循環バスについては、市街地をくまなくカバーしていくという観点から3つの輪で示しております。赤丸で乗継拠点を示しておりますが、コミュニティバスと路線バス、路線バスと鉄道の乗継拠点を想定しております。

委員 公共交通として鉄道、バスに加えてタクシーも挙げられています。名張市における将来的な公共交通として、路線バス、コミュニティバスには将来性があるのか疑問を感じます。私は大阪市内に勤めており、10分おきに市バスが走っていますが、それでも思い立った時に乗れないのは不便だと感じます。市内のバスを多少増便しても、便利になったので利用しようというイメージを持ちにくい。高齢化が進む中で、福祉交通やタクシーなどの利用を拡大することにより、交通弱者へのきめ細かな対応が可能になるのではないかと思います。バス路線の維持にこだわりすぎるのではなく、それらも考慮すべきだと思います。路線バスの運賃が高いという話がありましたが、バス事業としては運賃収入だけでは賄えないというのが現状であろうと推測しますし、将来的に持続可能な公共交通を考えるときには、バスはもう限界に来ていると思います。

事務局 総合都市交通マスタープランでは、目標年数を平成40年としておりますが、地域公共交通網形成計画では5年間を目途としております。その先の将来には、委員のご意見のようにもっとコンパクトで小回りの利く交通モードを導入していく必要もあるかと思いますが、実施してきたアンケート等から見えてきた現状から考えると、今回ご提案させていただいた公共交通の方針で進めさせていただきたいというのが事務局の考えです。

座長 さしあたって目標が5年後であるということです。通常こういった計画では目標が10年、20年、30年後を描いたりもしますが、今回この計画では目標を5年後としますので、現行を踏襲したイメージ図になるということです。ただ、これは決定ではありませんので、皆さんにご議論いただく中で変更することも可能です。委員のご意見は本質的なものですが、忘れてはならないのは市民の方々がどう思っているのかということです。6ページにありますように、名張市の交通将来像として求められているのは、「市内の商業施設や医療施設へ公共交通で出かけられる。」「子供や高齢者など誰もが利用しやすい公共交通がある。」、こういう姿が求められているということです。これがどういうことかということ、「誰もが車に乗れるわけではない」ということです。子供や高齢者の移動を考える時、誰でも乗れる交通手段が必要であるということをも市民の皆さんが感じているということですので、今の段階では、5年後の姿として「みんなで乗りあって動けるような環境を作ろ

う)、言い換えれば「安心して暮らし続けられる名張にしていこう」という姿を描いていくということです。

委員 タクシーは公共交通機関に位置付けるのですか。私の考えではタクシーは公共交通機関ではないのですが、計画に書かれているということは、将来、公共交通機関に位置付けるということでよいのですか。公共交通機関となると補助金が出ることとなります。今回の計画ではタクシーという文言は使わない方がよいと思いますがどうでしょうか。

事務局 市内の交通事業者としては、鉄道、バスとともにタクシーもあります。タクシー事業者に聞き取りもさせていただきましたが、子育てタクシーなどの社会生活を支える取り組みもされており生活交通として考えると、行きはバスで行って買い物をした後にタクシーを利用して帰るという利用をされる方も多くいらっしゃいます。については、名張市の公共交通としてタクシーも位置付けていきたいと考えています。

座長 公共交通に位置付けると補助金が出るのではないかとということもありましたが、その点はいかがですか。

事務局 タクシー事業者の直接補助ということではありませんが、福祉分野で障害者の利用助成があり、間接的にタクシー事業者の収入になっているというケースはありますが、生活交通としてタクシー事業への補助というのはしておりませんし、計画策定以降するかどうかということについても未定です。

委員 タクシーをこの計画に含めるのは公共交通の定義に抵触するのではないですか。タクシーを公共交通として位置付けるかどうか、はっきりしておいた方がよいと思います。

座長 公共交通の定義を明確にしたうえで、そこにタクシーが合致しているという説明が必要だと思いますが、事務局いかがですか。

事務局 名張市ではないのですが、他市ではデマンド交通などタクシー事業者が関わっている事例はありますので、タクシーがどんな役割を果たしていただけるのかということ、他市の事例を参考にしながら勉強させていただきたいと思います。この計画は、市内すべての交通モードが一体となって地域を支えていくということに策定の意義があります。各モードの機能分類について記載させていただいたところですが、タクシーについては勉強させていただいたうえでご提案させていただきたいと思います。

座長 法的にはタクシーは公共交通に位置付けられています。公共交通とは、「誰でも利用でき、かつ、拒まない」ということです。乗合交通イコール公共交通というイメージが強いですが、そうではありません。公共交通は「誰でも乗れる」ということです。福祉交通は公共交通ではありません。とは言え、イメージ的にタクシーは公共交通ではないと思われがちですので、そこを変えていかなければなりません。そのためには従来のタクシーとは違う役割を担ってもらうことがとても重要で、それをこの計画に書けるかどうかです。もう1点、行きはバスで帰りはタクシーという利用については、タクシーがあるからバスを利用できるという、明らかに補完してもらっているという位置づけもありますが、1点目が明確である必要があります。

事務局 この部分の表現の仕方を、後日ご議論させていただければと思います。

委員 今後のことを考えるうえで確認させていただきたいのですが、ナッキー号をはじめ、各コミュニティバスに国県の補助金が出ていましたが、平成26年度からは国県補助がなくなり運賃収入や市費で運営されておりますが、今後、計画を策定したあかつきには国県補助の扱いはどうなるのでしょうか。

- 事務局 国の制度から言いますと、現在ご協議をいただいている地域公共交通網形成計画につきましては、公共交通についての基本的な考え方をまとめていくということです。この後に具体的にネットワークイメージをどう実現していくかということ、活性化再生法に基づく再編実施計画として策定していくと、国から支援策があります。当市としましても地域公共交通網形成計画の策定が完了したのちに、再編実施計画の策定を進めていきたいと現時点では考えています。また、県補助金につきましては、導入に関する支援ですので、導入から3年という要件がありその期間内に運行できる実施体制を作り上げるという性質のもので、3年の期間が満了したということになっていきます。コミュニティバスを取り巻く環境は利用者の減少など、刻々と変化しておりますが、今後も安定した運行を継続していくには、公共交通の基本的な計画からネットワークの再編計画へと進めていくことで、国県の支援を受けられる体制作りも視野に入れていきたいと思っております。
- 座長 補助金のために計画を作るという本末転倒ではいけません、目指すべき姿を描いて、それに沿って支援をいただけるのであれば、こんなありがたいことはないと思っておりますので、ぜひ進めていただきたいと思っております。基本方針が定まりますと、この方針に基づいて目標が決められ、目標達成のための具体的な取組が挙げられることとなります。抜けているもの、間違っているものなど、ご意見はありませんか。
- 委員 再確認になりますが、計画期間が5か年となっておりますが、この公共交通会議というのは、5か年の見通しの中で公共交通をどうしていくのかという会議だと受け止めればよいのでしょうか。
- 事務局 地域公共交通網形成計画については、5年間の計画として策定していきたいと考えています。
- 委員 利用者と事業者の関わりの中で、この5年間にできるだけ範囲をプランとしてここで決めていくという意味ですか。
- 事務局 この会議は計画を策定したから終わりということではなく、実際に計画をどう動かしていくか、また、評価を行い計画の見直しも行います。
- 委員 総合都市交通マスタープランでは、平成40年を見据えてということになっておりますので、本来ならば5年、10年と積み上げていく中で、まずこの5年間をどうしていくかということだと理解すればよいですか。
- 事務局 そのとおりです。総合都市交通マスタープランで長期的に平成40年を見据えている中で、短期的にこの5年間についてどう取り組んでいくのかということです。
- 座長 マスタープランの目標年次は平成40年で、それに向かって目標が進んでいるわけですが、公共交通分野においてこれからの5年間に何をやるかということです。5年後ですので、基本的には今の現状をベースに少しずつ変えていくということになりますので、8ページにあるように現状をベースとしたイメージ図になるということをご理解いただきたいと思っております。
- 委員 基本方針3で「若い世代が安心して働き、結婚・妊娠・出産・子育て・教育がしやすい環境の実現に向け、これらまちづくりと連携した公共交通環境の充実を図る」となっておりますが、文章的にはもっともですが、具体的に内容が示されていないので響いてきません。公共交通環境とは、バス等の交通網づくりの環境なのか、徒歩や自転車のための道づくりまでなのか、どこまでを指すのでしょうか。実際に自転車を利用している中で、歩道がなく通行しにくい場所があります。基本方針の中には自転車に関する記述が見当たりません

が、以前の会議の中で自転車で動きやすいようにできたらという話もありましたので、基本方針の文言にも盛り込んでいただけたらと思います。

事務局 今回、資料でお示ししておりますのは基本方針となっており、具体策については次回以降の会議においてお示しさせていただきご議論をいただくわけですが、高齢者、若者、女性など、様々な視点での具体策をお示しできるよう努力させていただきたいと思っております。公共交通環境について、歩行者、自転車の道路環境に関するご意見をいただいたところですが、もう一方の計画である交通戦略の方で公共交通、道路、自転車、歩行者も含めて、まちづくりとどう連携して交通環境を整えていけるかというご議論をさせていただけばと考えております。今ご覧いただいているものにつきましては、公共交通網形成計画の公共交通に関する観点であるご理解いただければと思います。

座長 子育てしやすいというのは、ベビーカーが安心して乗せられるような車内環境や待ち環境なども挙げられると思います。そういったことも含めて、より具体的に提案いただきたいと思います。

たくさんご意見をいただきありがとうございます。タクシーの表現については検討させていただくということと、8ページのイメージ図については現段階ではこの図ですが、今後、議論が深まっていく中で変更もありあるということです。基本方針については大きなご異論はなかったと思いますので、基本的にはこういう形で進めさせていただきたいと思えます。

②交通戦略について

・重点地区の選定

事務局 (資料に基づき説明)

座長 少し頭を切り替えていただいて、今までは公共交通だけでしたが、道路交通も含めて交通全般について何をやるかという計画がこの交通戦略になります。それに関して、名張全域でまんべんなく取組むのは難しいだろうということで名張駅、桔梗が丘駅を中心とした地区を重点地区と定めて、そこを中心に関心のある施策を実施してはどうかという提案ですが、これについてご意見、ご質問等いかがでしょうか。これも財政状況等が大きく関係しており、いろんなところにまんべんなく取組めるというのがいいのかもしれませんが、限られた財源を効果的に使おうと思うと、重点地区というのも一つの手段であろうかと思えます。さらに、今後求める姿が1ページにあるように拠点に集約されるような姿ですので、拠点となる駅周辺に施設が充実していくような、そんな名張を目指していくために、今回、重点地区を定めて取り組んでいくということです。特にご意見ございませんでしょうか。

委員 第1回の会議でも観光客の取入れについてお話をさせていただきましたが、今日の伊勢新聞に、伊賀市の忍者博物館の利用者数が増えているという記事が掲載されておりました。先ほどから財源の話がありましたが、名張市だけでなく、三重県や日本中どこでもそうですが、少子高齢化が進む中で、現状のままではバスの財源確保は難しいと思えます。先ほどからのお話にもありましたが、「誰でも乗れる公共交通」ということですので、自転車も乗せられる、ベビーカーも乗せられるといった特色のある公共交通の導入により観光客の利用を促進し、そちらでの財源を確保することにより不採算路線の財源に充てるといったことも必要だと思えます。

事務局 今回ご提案させていただいたのは、エリアとして重点とする2つの拠点を挙げさせていただいたということです。交通戦略全体としては4つの交通まちづくりを基本目標として掲げており、今後を見据えた時には、人口減少や高齢化などの問題もありますが、観光施策との連携などの発展的・前向きな取組も取り入れていくことができると思います。ご提案いただきましたように、公共交通と自転車、歩行者を関連付けていくことにより財政的に収益にもつながってくるという視点も計画を考えていくうえで検討していきたいと思えます。

座長 とかく暗くなりがちですが、明るい未来を描く中で、その1つとして観光という位置づけはあると思います。地域公共交通網形成計画では、基本方針2の中に「観光交流」という言葉が記載されており、ここを起点として、この後、具体的な施策としては、外来者にとっても使いやすい交通を目指すという姿を描いていただきたいと思います。重点地区につきましては、特に旧市街地には歴史的資産もありますので、観光客の歩きやすい歩道整備、自転車での移動・回遊などの観光という視点も取り入れるということでお願ひします。外来者にとって使いやすい、歩きやすい空間は、地域の人にとっても使いやすい、歩きやすいということであり、非常に重要なことです。外来者にもいい街だと思っていただけるようなまちづくりは大変重要だと思いますので、今の視点も計画に加えていただくよう願ひします。それでは、名張駅・桔梗が丘駅を中心としたところを重点地区と位置づけまして、ここに関していろんな取組を考えていくということで、今後ご議論をいただければと思います。

③地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

事務局 (資料に基づき説明)

座長 この会議で実施したいいろいろな調査について、適切にできたかどうかを自己評価するというものです。結論的には「A」で適切に実施できたということですが、この評価でいかどうか議論をいただきたいと思います。

委員一同 (特になし)

座長 それでは「A」の評価については異論なしということで、この後にこれまでの調査結果に基づいて地域公共交通網形成計画をまとめていくということを記載しており、中部様式2では実際にやってきたことをまとめていただいております。ただ、公共交通ネットワークイメージはまだ決定しておりませんので、(案)を加えていただいた方がいいかと思ひます。事務局いかがですが。

事務局 そのように修正させていただきます。

座長 その他にはいかがですか。これは国に提出するものであり、本会議での議決が必要となります。皆さんがこれに賛同いただいたかどうか、記録に残す必要があります。

委員 先ほどの案件でも言わせていただきましたが、本案件でもタクシーが挙げられております。私はコミバスを運行しておりますが、タクシーはバスとは全く性質の異なるものです。我々バスの管理者は、赤字で路線バスが撤退した路線や交通の不便な地域において、補助金をいただきながら自主的に運行しているものであり、タクシーとは全く異なります。行きはバス、帰りはタクシーという利用もありますが、タクシーを公共交通として位置付けるかどうかは課題だと思います。

事務局 先ほどお話しさせていただきましたが、市内の公共交通が一体となって地域を支える計画にしていこうというところで、タクシー事業者が公共交通を支えていただく、また、補完していただくには何があるのかというところをご検討いただくため、本日ご欠席ですがタクシー事業者にも委員としてご参画いただいているところです。タクシーは公共交通ではないのではないかとのことですが、地域公共交通確保維持改善事業を活用して地域公共交通網形成計画を策定していく中では、タクシー事業も含めて公共交通全体で検討するよう国からの指示もございます。従来 of 公共交通会議では、コミュニティバスの導入、変更等について検討してきたわけですが、この法定協議会では、鉄道からタクシーまで全体を見たときにこの地域でどういうネットワークが作れるのかということ網形成計画として策定するためにご議論いただいているところです。

委員 コミュニティバス、ナッキー号、社会福祉協議会の福祉バスなどが運行されていますが、それらを利用できないところはタクシーを利用しろということによろしいのですか。ということは、従来の公共交通機関をこれ以上充実させる予定はなく、乗れないところはタクシーを利用しろということですか。それはいかがかと思ひます。

座長 こう捉えてください。計画にタクシーを含めるか含めないかは検討して決めます。ですので、結果として入らないこともあります。ただ、本案件は調査事業の評価ですので、調査としてはタクシーを含めて調査をし、目指すべき姿としてはタクシーを含めたものになっていますが、実際に計画に含まれるかどうかは今後の検討しだいということでご理解ください。

委員 わかりました。

委員 タクシーが公共交通かどうかという議論はありますが、捉え方としては、名張市の中でタクシーがどういった位置づけなのか、また、役割分担としてどういった役割を担っているのかということから検討していただかないと、このような議論になってしまうと思ひます。バスだけ走ってタクシーはいらないのかというところではなく、地域にとって必要な交通手段であることは皆さんの共通の認識であると思ひます。公共交通とは、先ほどからお話もありますように「誰もが使える乗り物」ということになりまひし、タクシーは法的にも公共交通機関に位置付けられております。タクシーの役割は個別のニーズに対応するもので、生活交通、外来者の移動、観光など様々な利用実態がありますが、名張市内でどういふ使われ方をしているのかということタクシー事業者から聞き取りをしていただき、そういう声を事業者から直接報告していただくことで皆さんの理解も進むのではないかとと思ひます。今回は、国の調査事業を活用していただき、鉄道、バス、タクシーも含めて名張市の将来の交通ネットワークを考えていくうえで、タクシーも調査対象としては外せないということですのでご理解をいただければと思ひます。

座長 調査としてはタクシーを含めるということで、ただし、この後、計画にどう位置付けるかは、委員がおっしゃられたようにタクシーがどういふ役割を担っているかを整理する必要があります。次回までに整理いただき、そのうえで位置付けるかどうか、皆さんのご意見を伺いたひと思ひます。

それでは、本案件にご承認いただける方は挙手をお願いします。

委員 (挙手全員)

座長 挙手全員ですので、本案件については全員一致でご承認いただいたとさせていただきます。したがひまして、この後の手続きに進んでください。

④その他

・地域間幹線系統路線バスの現状及び評価について（三重県）

三重県 （資料に基づき説明）

座長 特に広域の幹線バスについては、県の方でこのように評価されているということです。こういう評価をしているということを知っていただきたいということと、この評価について何かご意見があればということですが、いかがですか。

委員 目標を達成できなければどうなるのですか。

三重県 達成できていれば「A」、達成できていない場合、90%以上なら「B」、90%を下回れば「C」という自己評価になります。

委員 A、B、Cに応じて段階的に補助が少なくなるということですか。

三重県 評価が直接補助金額に関わることはありません。補助の要件としては輸送量が15人から150人の間ということであり、これを外れると対象外になります。目標が達成されていなければ、さらに利用促進を図る必要があるということになり、第三者委員会から指示があります。

委員 補助が出る要件は決まっているのではないのですか。

座長 それが15人から150人の間ということです。それを下回ったり上回ったりすると補助は出ないということになりますが、その範囲内であれば自己評価の結果は何ら影響がありません。では、何のために自己評価をするのかというと、それを次のアクションに結び付けてくださいということです。今回の場合は、すべてよい評価になっています。一点、評価の書き方についてですが、前年度より増加しているにも関わらず、「利用促進を検討する必要がある」となっており、文脈としてつながっていません。「増加している、でも、さらに利用させる要因があるから検討する」という表現なら分かるのですが、その辺を検討していただいたらどうかと思います。

委員 先の案件に戻って申し訳ありませんが、地域公共交通網形成計画の基本方針3に高齢者の健康寿命を延ばすために公共交通を利用するという文面がありますが、私も以前に同じように考えたことがあり、実際に公共交通を使うのが健康にいいのか、あるいは、車利用するの方が活動的になって健康にいいのではないかとということを別の場で議論したことがあります。移動手段を確保できない高齢者にとっては、公共交通を利用した活動は非常にいいことだと思いますが、高齢者が自動車を利用することも、適切に利用していれば交通として悪いことではないと思いますので、この部分の表現を変えていただいた方がよいのではないかと思います。タクシーについては、ドア to ドアで移動できる、いつでも利用できるという点でバス、鉄道に比べてサービス水準の高い移動手段であり、観光利用や突発的事象での利用はタクシーしか対応できないと思います。そういう点ではタクシーも重要な移動手段であり、公共交通として考えるという意識が必要かと思います。バスについても、街中での移動や結節点をつなぐという面では有効な交通手段であると思います。それぞれの住み分けが大切だと思いますので、今後、そういう議論をしていきたいと思っています。

座長 地域公共交通網形成計画について2点ご意見をいただきました、タクシーについては、課題ということで取りまとめて報告ということと、健康寿命については表現を慎重にということと、ちなみに、学会で発表されている内容で、健康寿命はどうか分かりませんが、

疾病との関係では公共交通利用者の方が疾病が少ないという知見が出てきております。ただし、疾病が少ないからといって健康寿命が延びるかどうかは分かりません。

長時間にわたり活発なご意見をいただきありがとうございました。皆さま方のご協力に感謝を申し上げ、進行を事務局にお返しします。

事務局 第4回、第5回会議の開催日程につきまして、会場等の都合もあり、第4回は2月23日（火）15：00から名張市防災センターで、第5回は3月30日（水）15：00から同じく名張市防災センターで開催させていただきたいと思っております。追って開催のご連絡をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

長時間にわたりご協議をいただきありがとうございました。

これをもちまして、第3回名張市地域公共交通会議を終了させていただきます。