

第4回 名張市地域公共交通会議 事業推進部会 議事概要

日時 平成29年11月7日(火)

午後1時00分より

場所 名張市役所 403会議室

出席者：(敬称略)

(1) 委員

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)

豊永 育子 (公益社団法人三重県バス協会)

姫野 光子 (名張市老人クラブ連合会女性部副会長)

勝木 祥文 (名張商工会議所 総合商業部会長)

石川 裕三 (市民公募)

藤本 勝 (市民公募)

田摩 雄一 (市民公募)

木寺 正仁 (市民公募)

都志見 耀代 (市民公募)

田中 明子 (名張市地域環境部部長)

(2) 事務局

都市整備部都市計画室4名

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

(1) 座学「高齢者の移動に携わる心構え」

(部会長中平准教授による講義)

委員 高齢者は65歳からという定義ついて、これはおそらく老人福祉法で定義されていると思います。これは昭和38年の法律ですので、その当時の高齢者という線引きをしたと思われる。確かにWHOは年齢ではなく、人口比で「高齢化社会」や「高齢社会」と言っていますので、高齢者の65歳の定義は老人福祉法からきているのだと思います。バス停の勢圏についても一度お聞きしたいのですが、図についてご説明いただけないでしょうか。

部会長 左の図については、バス停の勢圏をバス停を中心においた半径300mの円で表しております。なぜこのようにしているかと言いますと、一般的な人たちは、バス停まで通うのは300mが限界と色々な研究で言われているからです。この300mの円でこれだけの人口をカバーしているということになっているのですが、実際は線路を横断していて300mでは行けないところまで入っていたり、工場内にも円が入っていたりと正確とは言えないと考えています。真ん中の勢圏図では、歩行者の移動速度や経路を考えて、歩行時

間をバス停から5分以内とし、歩行速度は非高齢者の平均である分速80mで行くことができる範囲を表しています。

委員 これは名張市のコミュニティバスを含めたすべてのバス停になるのですか。

部会長 そうです。バス停はどの図も同じものを使用しています。

委員 左の300mの図は現状に合っていないですね。だから、真ん中や右の図のように停留所の間隔はこれでいいのではないかという理解でよろしいのではないのでしょうか。

部会長 そうですね。バス停勢圏を単にバス停から半径300mの円に設定してしまうと現状に即さないものになります。真ん中の図は通行できないところは含んでいません。さらに坂道を若干考慮しております。

委員 それでは右の図は何を表しているのですか。

部会長 65歳以上の高齢者の歩行速度である分速40mでの勢圏になります。高齢者の方で考えると、バス停の人口カバー率がかなり少なくなります。

委員 バス停までの歩行距離は300mが限度ということをお聞きしましたが、それは歩きやすい道路やそうでない道路すべてを加味して出した数字になるのですか。

部会長 そうです。300mという距離は研究成果の蓄積の中で出された数字であり、おおよそバス停まで通うのに平坦な道で考えております。それに対して鉄道では、長距離移動の利便性がありますので勢圏が半径500mになります。バス停勢圏が300mというのは海外での長年の研究で出されたものになります。しかし、研究成果としては古いもので15年ほど前のものになります。それからはバス停勢圏は300mとして考えられるようになり、コミュニティバスができる段階ではどの地域も300mで考えていたと思います。バスの特性にもよると思いますが、小さい地域を走るコミュニティバスですと、当然バス停の数を増やして人口カバー率を増やさないといけないですが、高速性を重視する長い路線をもつコミュニティバスはバス停の数をたくさん置くと高速性が損なわれてしまうので、バス停の数をあえて少なめに点在させています。

また、私が作った右2つの図はまだ正しいかどうかの検証が完了していませんが、300mの円で考えるのは過大評価であることは間違いないと言えます。

委員 初歩的なことなのですが、このバス停勢圏の設定にはどのような意味合いがあるのでしょうか。

部会長 例えば、コミュニティバスでよくあるのが、民間の路線が撤退してしまっただけで何らかの移動手段を確保しないといけないということでコミュニティバスを走らせる場合が多いです。そこで同じところにバス停を設けたところで、今まで民間の方々の努力でできなかったことが市や県がやりだしたとしても当然利用者も増えないですし、数年後には運行できなくなるのは目に見えます。そうならないためにバス停の位置も考慮しなければいけません。昔はバス停の設置許可基準が厳しく、バス停はちゃんと停まれないといけないといったいろんなしがらみがありました。コミュニティバスはそうではなく、広く地区の方の意見を取り入れられますし、フレキシブルに設置できるはずなので、従来の設置のやり方ではなく、実はここにバス停が必要じゃないのかなどを考えていくには、このバス停勢圏が大事な1つの指標になると思います。

- 委員 コミュニティバスの収益は度外視して、小規模でいくつかのコースを何個か作る場合と、大きなエリアでバスを走らせて時間がかかる分時間帯で1つとぼしにして運行するような場合などの方法はお考えではないのでしょうか。
- 部会長 それは各地区・市町村によっていろんな考えがあると思います。
- 委員 どちらの方が利便性が高いのでしょうか。
- 部会長 一番いいのは細かくいろんな路線を走らせることだと思います。しかしその分バス1台では行けないですね。例えば、3つの路線に分けるとすれば、バスも3台いますし経費も高くなります。反対に大きな範囲でいくと、バスを利用できない人たちも出てきます。どちらにするかは市の政策であったり、予算で決まってくると思います。決まった予算で運行するしかないのですが、一番いいのは乗合タクシーを市内全域に走らせれば、バス停も関係なく、皆さんも安い料金で乗れるのでベストだと思います。しかし予算の都合上それは不可能なので、バスを考える場合にはどの辺りが妥協点なのかについて、このような場で議論して決めていかないといけないと思います。
- 委員 まだ方向性は決まっていないのですが、目的別ルートというバスの運行の在り方もあるのではないかというアイデアも出ております。
- 委員 私が考えるのは、極論かもしれませんが当然利便性を重視すれば経費が必要ですので、アイデアばかりが先行しても経費がついてこなければ中々実現は難しいのではないかと思います。
- 部会長 いろいろありますね。例えば、県内だと御浜町では、町長の選挙公約でバスを走らせるというものがありましたが、「バスは利用しない」という住民の声が多かったことから、タクシーの補助チケットを配付するという事に決定して、それが意外に成功しているそうです。ですので、一度やってみるということも大切だと思います。
- 委員 免許返納について今お聞きしたのですが、交通の便が良い都会の方が返納率は高いと思います。都会でないところの人が返納するとなると、移動手段がなくなることやコミュニティバスの本数が少ないということもあり、返納してバスの運賃の100円割引サービスがあることよりも、自分の運転で目的地まで行く方がバス停まで歩くこともないし便利だと考えると思います。ですから、交通の便が悪いところではなかなか返納してくれないと思います。ただこんなサービスがあるから返納してくださいというのではなく、高齢者の交通事故も多い、運転技術も落ちて人に迷惑をかけてしまうから返納しましょうといった意識の問題に訴えかけないと、返納はなかなかできないと思います。
- 部会長 おっしゃるとおりです。100円割引したところで返納はしないと思いますし、地方となると交通が不便なところも出てきますので、返納が進みません。皆さんテレビでもご存知だと思うのですが、いざ人身事故を起こしてしまうとかなりのリスクを負ってしまうことになります。最近はメディアが騒ぎすぎているところもあると思うのですが、高齢者の交通事故件数は増えていますので、そうなる一番心配するのは家族の方で、家の人に言われて返納するというのが多いと思います。
- 委員 免許返納に関して、私は介護関係の仕事をしているのですが、ご家族の方がご高齢になると、社協などの各種団体に頼っている方が多いと思います。高齢者の移動手段となっているのは、

名張で言いますと福祉介護専門のタクシーなどがありますが、中には85歳を過ぎても車が好きなので免許返納せずに運転している方もおられます。高齢になると公共交通の利用が増えるというよりも、こういったタクシーなどを利用しないと厳しいようになってきていると思います。名張のような地域では、こういった団体との協力が必要になってくると思います。

委員 私の両親は80歳を超えていますが、毎朝の習慣で車で喫茶店に行くことを楽しみにしています。家族で引き留めようとするのですが、認知症になるかもしれないと思ってなかなか止めさせることができません。つい先日、福祉タクシーに問い合わせ毎朝喫茶店に行けるかどうか聞いてみたのですが、介護の制限があるそうで、1日に2回福祉タクシーで喫茶店に行くことはできないみたいです。

委員 私は現在61歳で2035年には80歳です。私が将来免許返納するかどうかについて考えていたのですが、私の父親は93歳で、免許返納しています。それでもついこの間まで「免許があればどこでも行けるのに」と言っていました。気持ちはよくわかるのですが、今はそれが安全だと思います。それに対して自分が85歳になるときは、自動車の安全性能が高まっていると思います。皆さんが危惧されているのは、コンビニに突っ込むことや子どもをバックで撥ねるといったものだと思いますが、10年もすれば安全性能の高い車にすべて入れ替わると思います。高級車から軽自動車までそういった性能を持っていると、免許返納する必要がなくなるのではないかと思います。免許返納率が高いというのは必ずしもいいことなのか、このまま免許返納を推し進めていくのはいかがなものかだと思います。免許を所持したままで公共交通をいかに使ってもらおうかという方法を考えるべきだと思います。

部会長 免許返納が盛り上がらない理由の1つに、経済界が乗り気でないということがあります。自動車メーカーはもちろん技術に自信を持っていらっしゃるし、安全技術もある程度確立されてますので、返納しなくても安全ですよという風に言っています。テレビのCMでも車の安全技術ばかり放送して免許返納しようということはメーカーは一言も言いません。免許返納は、経済界では否定はしないのですが、推進もしていません。

委員 自動車の安全技術は、この3、4年で急激に素晴らしくなりましたよね。

部会長 もともとはホンダがすごい技術を持っていたのですが、万が一コンピュータ制御に何か異常が出たら大変だということで公表していませんでしたが、スバルが先に発表したのだから一気に火が付きました。

委員 人間の操作ミスに比べたら故障のリスクは本当に微々たるものですよね。

委員 高齢者の方が免許返納したから社会参加が制限されるという考え方はおかしいと思います。そこで、自分で運転しながら社会に参加できるという共存できるような生活が今後ますます必要になってくると思います。社会に出て人と接するために、そこに行くまでの道中をどう確保するかということが、この公共交通会議の中で議論されるべきことだと思います。今日はお医者さんに行くからどのバスがいいのか、今日は買い物をしたいからといった目的別のバスの運行を考えると、先ほどの300m勢圏じゃないですけど、バス停から自分の家までの距離を測ったときに、どこにバス停があればバスに乗って自分の思う通りのところに行けるのか、どうやって社会参加できるかという方向で物事を考えていく必要があると思いました。

委員 私は百合が丘に住んでおり、そこで用途地域の設定について取り組んでおります。高齢者の中

にはバス停までの歩行が厳しい方もいることから、移動なしでどう生活していくかということも考えていかないと、公共交通システムを整備したからといってすべての人が利用できるということではないので、利用できない人はどうするのかということを含めて社会システムとして自治会や協議会で考えなくてはならないと思います。閑静な住宅街を維持しましょうということとはわかりますが、外食できなかつたり移動手段がなければどうするのかということになると、これは公共交通と並行して社会システムを考えないといけないと感じています。

委員 私は来年には後期高齢者になりますけれど、今は赤目に住んでいて仕事もして好きなところに自分で行けるのですが、この先自分もどうなるのかわかりません。地域でもコミュニティバス運行に向けて住民にアンケートをとっているのですが、なかなかそれがまとまらず、先のことが不安になります。買い物や病院に行くために早くコミュニティバスができればいいなと思いますが、なかなか難しくできないような感じがします。

委員 私の父親は百合が丘に住んでいて、百合が丘は独自に移動支援をしていて、車内で会話でき、自分で買い物に行き好きなものが買えるので父はそれを楽しみにしています。楽しみでもあり、生きる術でもあります。あれは百合が丘地域の非常に素晴らしい取組だと思っています。買い物バスというのは、コミュニティバスの乗継拠点から商業施設、病院行などとして、協賛金というかたちで運行に協力してもらい、地域の細かいところまで行けるようなルートをとらないと、高齢者の人数の増加を見ると厳しいと思います。

委員 高齢者イコール保護される人、交通事故を起こす気を付けなければいけない人というイメージが先行していて、年をとることが社会に迷惑をかけるという風潮が蔓延していると思います。本来、年をとっても幸せな生活を送らなければいけないのに、そういうイメージが後ろに行ってしまうと、社会問題だというふうに言われているのが悲しいですね。年をとればとるほど幸せになれるような社会の実現のためにはどうすればいいのか、その中で交通システムはどうあるべきなのかということを考えていく必要があると思います。

委員 自動運転の自動車が普及すれば経済も潤うし、税制も潤うし、高齢者も事故を起こすこともなくなります。ただ、すべての方が利用できるわけではないので、もちろん公共交通も必要です。ただ、免許返納についてはもう一度検討していく必要があると思います。

委員 先生の講義の中に電動の移動モビリティの導入というものがありましたが、名張市が先進的にこういうものを普及させて、パークアンドライドでバスに乗り、各目的地へ行くという考え方もあると思います。名張市は東京のような公共交通が発展しているまちではありませんが、我々は毎日でも出かけてお買い物などをしたいと思います。高齢者はせっかく長く生活されて税金も多く納めてくれているので、高齢者に優しいまちであってほしいと思います。今日の新聞でもありましたが、子どもの教育費無償だとか医療費も無料になりつつあるそうですが、名張市は高齢化社会ですので、市役所の方も見えてますので、その配分を高齢者の方に充てていただいて、補助を出していただくとかそういうことができればいいのかなと、ちょっと大きい話になりますが。

委員 名張市は三重県の中の行政区としては非常に小さい、スモールなまちだと思います。人口は8万そこそこで非常に凝縮した面積で、システムをつくりやすい環境にあると思います。もちろん過疎化しているところやニュータウンもあり、坂道があつたりと都会のようにはいかないと

と思いますが。市民公募になって3年たちますが、率直に言うとあまり進んでいないですね。だから、もう少しスピードを考え、過疎化に伴いどういシステムが必要か話し合いをしなければいいと思います。

委員 確かにコンパクトなまちではあるのですが、名張市がこれまで進めてきたのは、15の地域づくり組織が、それぞれの特性を活かしながら自分たちの住む地域のことについて自己責任と自己決定のもとでまちづくりを進めてくださいと、15地域それぞれに小さな市役所を作っているという感覚でこの全体行政を進めてきました。ですから、コミュニティバスや移動支援など、それぞれの地域の特性に応じたかたちで、それぞれの公共交通の在り方についても検討していただいております。名張市では、地域へ指定管理の委託をし、市民センターを拠点としながら、自分たちの住む地域のことは、自分たちの自己決定の中で行っていただくというスタンスを取っています。コミュニティバスを走らせることによって、自分たちの移動手段を確保しているところ、有償ボランティアによって生活支援をしているところ、もしくはシメジなどを栽培しながらコミュニティビジネスをしているところ、それぞれの特性があり、地域と行政と一緒に考え協働していくスタイルで進めさせているので、時間がかかるように見えるかもしれません。

委員 15地域それぞれの地域特性となると、それを1つにまとめるのは難しいのではないですか。

委員 「まとめる」のではなくて、「つなぐ」のです。1地域だけで問題解決ができるかと言えば、そうではないです。15地域の中でも人口が多くパワーがあるところもあれば、過疎地域で高齢者が多いところもあるので、ほかの地域も応援をしてお互い助け合いの精神で取り組んでいく必要があります。課題として挙げられているコミュニティバスの結節点における乗継の悪さなどは、気が付いていた方もいるかもしれませんが、今はじめて皆さんにこんな問題がありますと提示させていただいた中で、これをどうつなげていくと、それぞれの地域が活性化するかという視点ももって、公共交通を考えていただきたいと思います。

部会長 名張市のように各地域で公共交通を考えているところは珍しく、他の自治体等からもそういう手法がいいのではないかという意見が多くあります。ただ、それぞれが対立してしまうというのが一番大きなデメリットとしてあげられます。横のつながりをもって運行することができればいいのですが、なかなかうまくいかないのが、市のような大きい単位で考える方がまとまりやすいと言われています。それぞれメリットとデメリットがあるのですが、名張市の事例は珍しく、いろんなところで評価もされています。

委員 15地域がそれぞれ独自の在り方で地域の方を中心にやっていくということは、それはそれで成果があったと思うのですが、ただ、今の公共交通の在り方としてはナッキー号とあと5つのコミュニティバスで整合性がなく、地域の特色にこだわってかえって不便で使いづらくて利用者が増えないということに陥っているのではないかと思います。だから、その15の協議会を中心にやっていくとしても、公共交通やコミュニティバスに関しては考え直した方がいいのではないかと思います。目的別の運行となると、今の協議会中心のコミュニティバスというのはなくなってくるとは思いますが、ここは行政も大胆に、こだわるのではなくしたら地域の人たちが利用しやすいバスになるかという視点で考えるべきだと強く感じています。

委員 コミュニティバス運行協議会同士が話し合う機会はあるのですか。問題点がいろいろある中で、それぞれの問題が共有できればそれを補える、ないしは接続についてもうまくいくように話し

合いができるかもしれません。

部会長 そういった協議をする場として、第1回の公共交通会議において「地域公共交通連携協議会」が立ち上げられました。

委員 今おっしゃられた運行協議会同士の交流について、調べたことがあるのですが、2、3の協議会の担当者とお会いして、横のつながりはあるのかと聞いたら、ほとんどないとのことでした。今、連携協議会が立ち上げられて話し合う機会が増えたと思うのですが、それ以前はほとんど交流とのことでした。確かに各地域協議会で特色を生かして取り組むということはあると思いますが、当事者同士の交流をもっと行政が意識してやらなければ難しいと思います。

委員 現在コミュニティバスが運行されている中で、車いすの固定ができるバスはどの程度あるのか、またはなければそれに代わって固定できるものはあるのかお聞きしたいです。

事務局 あららぎ号は一般的な大型ワゴン車なのでできませんが、それ以外はできます。

委員 固定するのは短時間でできるのですか。

事務局 運転手が講習等を受けておられるので、通常していただけるとと思います。

委員 それは予約はいらないのですか。

事務局 はい。していただかなくても結構です。

部会長 もう少し議論すべき議事もありますので、高齢者について話が拡大してしまいましたが、高齢者の移動については、ここまでとさせていただきます。

(2) コミュニティバス停留所の共通仕様について

(事務局より説明)

部会長 この件につきまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いします。

委員 一番最後の参考資料で、国土交通省北海道運輸局のバス停の資料がありますが、これは縦長でスペースをとらないということをやっていると思います。ただ、頻度の問題もありますが、車いすの方や子どもは上の方は見えないと思います。ユニバーサルデザインということをやっている中で、そのようなあり方はどうかと思います。デザインのいろいろな情報が網羅されているというのは、これだけのスペースが必要だとは思いますが、縦長のデザインはどうかと思います。人に優しいデザインにするなら横長の方がいいと思います。

部会長 これはあくまで例だとは思いますが、おそらくこれは高いです。このまま導入するのは厳しいと思います。

事務局 これはあくまでもいろいろな情報が載っている例として紹介させていただいておりますので、形をこうするというわけではありません。

部会長 情動的にこれぐらい載せたらいいのではないかという感じだと思います。ただ、このバスの乗り方は必要ないのではないかと思います。観光に来られた方にはいいですが、市内の方には例えば広報で周知していただいて、バス停にわざわざ明記する必要はないと思います。

事務局 このデザインだと裏面まで使えるというものですので、ここまで書いているのですが、市のコミュニティバスのデザインでは裏面は使えないので、これだけの情報を載せるのは難しいと思います。

委員 今回、提示いただいた資料の中で、ナッキー号のデザインは路線図が全部見れて見やすいと思

います。距離感もわかりやすいですし、これを共通でみんなが使うというのはできないのですか。例えば路線も全部入れるのは大変だと思いますが、専門家や市役所の中でも得意な方にデザインを頼んだらすべて合わせるのにそんなに苦労しないと思います。コミュニティバスそれぞれに地域の思い入れもあって名前も付けてもらっていると思いますが、6系統で色合いなどを変えて、路線に色を付けていけば一目瞭然でわかりやすいと思います。

委員 各々のバス停の下のところにチェック項目があり、ここに○×△があつて、やはり×というところは同じ情報を載せていくべきということで、同じ形や色にしようということではないですね。

事務局 そうです。全く同じものにして名前だけ替えて統一しようというものではありません。独自のデザインがあつてもいいと思いますので、そこへ同じ情報が載っているべきだと考えています。最終的な目標としては、乗換拠点においては大型の掲示板に乗り換えがわかる全体の路線図があつて、そこに利用できるコミュニティバスの時刻表が並んでいるというものを想定しています。

委員 6つの路線で地域の特色を活かしてと言っていますが、それにこだわる理由がわかりません。どうしたら一番便利な交通システムになるかということを見ると、そもそも6つもいるのかというのが前からの持論です。ナッキー号ならナッキー号として全体を考えればいいじゃないですか。乗換の利便性というのはもっと1つのシステムとして考える方が合理的だと思います。地域の活動やその独自性を大事にしようというのはわかりますが、それにこだわって不便なシステムに固執するというのはいかがなものかというのが前からの考え方です。地域の主要なメンバーも高齢になりますから、後継ぎがいるのか聞いたら皆いないと言っています。だから、システムの在り方について、やってきたことが無駄とは言いませんが、それを踏まえて考え直すということが求められていると思います。

委員 資料4の公共交通利用促進の取組について、イベント的な利用促進も悪くはないと思いますが、それが即実際の利用促進につながっているかということ、イベント楽しかったなで完結してしまっているような気がします。蔵持小学校でバスの乗り方教室をやったというのはいいのですが、実際子どもたちがバスに乗っているのかということ数は少ないと思います。

部会長 利用促進イベントは、地道にやりましょうということころです。これに効果があるのかは実際にはわかりませんが、できるだけバス協会さんや交通事業者さんのご協力をいただきながらできることから取り組んでいます。

委員 最大の利用促進は市民がこの交通システムいいなと思うことです。だから何回も言いますが、この中で次はどんなバージョンアップをしていくのかということを考える時期に来ていると思います。

委員 何度も言いますが、市民の人は休日にナッキー号が運行していると思っているので、一度休日運行の実証実験が出来ないかと思います。

委員 こうしたらいいなと思うのが、バスを降りたところでその全体図がないわけですが、例えば、今の時代ですからQRコードをバス停につけて、読み取れば路線全体や行先等の情報がわかるようにすれば、スペースはいらないと思います。

部会長 今のバス停を見ると、問い合わせ先が書いていないものが多いですが、問い合わせ先は書いて

おく必要があると思います。

委員 そういう意味での仕様の統一というか、最低限必要なものは書いておいた方がいいということで、こういう状況の流れの中で、各コミュニティバスさんと打ち合わせされたらいいと思います。

部会長 それでは次に進みたいと思います。

(3)お出かけバスマップの作成について

(事務局よりはたっこ号乗込み調査、ワークショップの開催について説明)

部会長 今のご説明についてご意見、ご質問はございますか。

委員 私は初めてこういったアンケート調査をしたのですが、その日はちょうど雨で人も少なく、利用客は1, 2人だったと思います。東コースよりも西コースは乗る方が少なかったですね。いつもあのような感じなのかなと思いました。

事務局 便によって利用者数にはばらつきがありました。

委員 そうですか。今まで自分で運転するときには大きい道を通るので、裏道のような初めて通る道もありましたし、いろいろと勉強させていただきました。

部会長 調査にご協力いただきありがとうございます。事務局にお聞きしますが、ワークショップは事業推進部会員の参加というのは可能ですか。

事務局 この部会の取組として実施させていただきますので、ぜひともご参加をお願いします。

委員 ワークショップの内容は何でしょうか。

委員 普段はたっこ号をご利用いただいている中で感じている意見や改善点等を出していただいて今後の見直しにつなげていくことや、バスマップの作成に向けて、どういったものが見やすいか、どういう情報が必要かという意見を集約し取りまとめるものです。

委員 これはいつまでに完成させるのですか。

事務局 今年度中に案として取りまとめる予定です。

部会長 ただそれは完成形ではなくて、載せるところは載せて、いらないところは削っていき、必要に応じて変更していくものです。

委員 出来上がった段階で、現状の路線が変わっている可能性はありませんか。要するに、利用しやすいように改善した後のものを載せていくのか、このままにするのかどちらでしょうか。

部会長 今の路線の中で検討していきます。

委員 それで今後また必要に応じて進化させていくということですね。

部会長 他にございますか。それでは次の事項に進ませていただきます。

4. その他

(事務局より利用促進の取組について説明)

部会長 何かご意見・ご感想等ございますか。

委員 先程こういうイベントの効果はどうかという意見がありましたが、バス協会は県内いろいろな市町で、小学校と市役所の方々と協力して授業時間の中で乗り方教室を実施しております。まず、行政からなぜバスを使っていかなければならないのかということについて座学をしても

らっています。免許を持っていない子どもはもちろん、高齢者の方でも免許を持っていない人もいるので、その方の交通手段はどうするのですかという問いかけをしたり、車と比較してバスにはたくさんの人が乗れるということを説明します。その後、実際のバスで乗車体験をして、わずかでも子どもたちにとって勉強になって、将来座学や体験が役に立てばいいという気持ちで取り組んでいます。それを全て否定的にとらえるのはどうかと思います。最近、国土交通省でも高齢者の運転免許証の自主返納の関係から、高齢者向けのバスの乗り方教室を積極的に実施していくような働きかけがあります。県内でも、本年度から各市町で高齢者のバスの乗り方教室が開催されています。

部会長 乗り方を知らないというのは以前から言われていることなので、乗り方教室の開催は、有効な利用促進策の1つだと思いますし、また、ICカードは名張市内でも使えない方結構いらっしゃいますので、そういったところも積極的に啓発していければと思います。

委員 ICカードの機械を設置するのは高いのですか。

部会長 機械は高いと思います。三重交通で導入までに時間を要したというのはお聞きしました。

委員 確かに、今言われたように高齢者の方もバスに乗っていない方もたくさんいらっしゃると思います。私もたまにバスに乗るときに、昔のバスカードをこの間使おうとして、前の人はピッピッとICカードで乗っておられて、私も同じようにやったのですが、前に乗っていた方にバスカードは下に入れると教えてもらったのですがどこに入れるかわからず恥をかいたことがありました。だから、確かに高齢者の方の中でも慣れていない方はちょっと手間取ったり、乗るのが億劫になったりするのではないかと思いますので、子どもも大切ですが高齢者の方もそういった教室があればいいと思います。

委員 ICカードで支払うときにいくらか残金があればいいのですが、足りなかった場合どうすればいいのでしょうか。

委員 運転手さんに言えばチャージしてくれます。

委員 足りない分は現金でもいいのですか。

委員 それもできます。

委員 支払い方がいろいろあるということは、だれでも乗れるシステムになっているということですね。

委員 そういう意味でも高齢者向けのバスの乗り方教室をしていただければ、三重交通の方も来ていただけるのでICカードを体験してもらうことができます。

部会長 活発なご意見をいただきましてありがとうございます。ぜひとも次回からもいろんな意見をいただきたいと思います。それでは、これもちまして第4回の事業推進部会を終了させていただきます。