

平成30年度第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31年3月19日(火)

午後1時30分より

場所 名張市市民情報交流センター 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 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)
水本 憲二	(名張市保育所(園)認定こども園保護者会連絡協議会会長)
勝木 祥文	(名張市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)
木寺 正仁	(市民公募)
田中 明子	(名張市地域環境部部長)

(3) 事務局

都市整備部都市計画室3名

1. 開会

2. 議事

(1) 名張市地域公共交通会議事業推進部会事業進捗状況と今後の取組について

(事務局より資料に基づき説明)

部会長 只今のご説明に対してご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員 私は桔梗が丘なのですが、桔梗が丘のまちの保健室は南にあります。南はだいぶ離れているので、市民センターに分けて置いていただくことはできませんか。

事務局 一度市民センターに聞いてみます。

委員 まちの保健室ですが、蔵持でもいいのです。自分がお住いのところのまちの保健室とは限らないので、おでかけされた際に目についたまちの保健室でも交換してかまわないです。桔梗が丘西からだ蔵持の方が近いと思いますので、市民センターに業務をお願いするのは、今市民センターの業務は繁雑なので、できればまちの保健室の方がありがたいです。

事務局 また、ケンコーマイレージは健康づくりと絡めてということでまちの保健室さんが主体となって、高齢者向けのサロンなどでご案内をしていただいたりしておりますので、それをもって交換率が上がってきているというのもあるようです。

委員 まだまだ上げないといけないですね。

委員 しかしこれには偏りが見られますよね。ナッキー号が通っていないところ、赤目などは交換

が無いですね。

事務局 美旗の市民センターさんだけ4件交換があり、それは、はたっこ号が通っていてナッキー号に乗り換えてくれる方が多いとまち保の方から聞いています。

委員 今の話でいくと、薦原はもう少しPRしてもいいと思います。

事務局 このポイントが貯まる対象イベントの開催場所や内容によって地域の方が受講される属性も異なってくるかと思imasuので、そのあたりも再度広報には努めたいと思います。

委員 乗り継ぎに使えると提案していくべきだと思います。もらったらそれしか見えていないけど、こんな使い方もあるというのをPRしてもらったら見方が変わると思います。

事務局 そうですね。新年度に乗込み調査をさせていただきますが、そこで乗り継ぎがどうなっているかのデータも採れます。実はみどり号、はたっこ号は意外と乗り継ぎ利用が多いので、今はナッキー号にしか展開させていただいておりませんが、将来的にはすべてのバスでこれが見えるようにという調整も検討させていただいておりますので、連携協議会の方でも報告や周知をさせていただきます。

本日、資料にはありませんが、全体会議で網形成計画で計画として挙げておきながら検討が滞っている内容としまして、バスの乗り方サポーターというのをぜひ地域で取り組んでいただきたいという提案をさせていただいております。これが何かと言いますと、バスの添乗員、キャビンアテンダントのようにボランティアで乗っていただいて荷物を持ってあげたりベビーカーの介助をするなど乗込みの補助をしていただくようなものです。地域によっては夏休みに子どもさんが乗ってするといった取組をしているところもありますが、名張市でもぜひ地域で公共交通を守る一環として取り組んでいきたいということで計画には挙げていますが、これは何分地域の方のご協力ご理解等が無いと進めていけません。そういったことも来年度以降進めていかなければならないと思っておりますので、何か良い知恵や事例を、地域の中で子どもさん含めて協力ができるといった情報等いただければ大変助かるところで

部会長 他にございませんか。この前ちらっと聞きましたが需要を促すというところでスーパーが買い物が終わった後の荷物を運んでくれるというサービスを結構なところでやっけていまして、名張でしているかは存じ上げませんが、そういうところがあれば積極的にPRをしてバスに乗ってもらおうというのもいいのではないかと思います。できれば協賛をいただいてやっていくのがいいと思いますが、各スーパー全部調べ上げてそうしたPRも良いかと。

委員 以前、夏見にあったオークワでは、買ったものをみんな運んでいただけでしたが今イオンになってからそういうサービスはしなくなったのでしょうか。

委員 名張のイオンも配達を3,000円以上の買い物でしていただけるようで、よくお年寄りが利用されています。

委員 ある程度買わないと配達はないですね。

委員 お年寄りの方がサービスカウンターで配送の手続きをしているのを見かけたことがあります。

部会長 鳥羽の方の離島なら郵送できるところもあります。よくわからないのですが、普段3,000円分は買いますか。

事務局 お年寄りが1人だったら3,000円はなかなか大きいかもしれません。手荷物が多くてバスに乗りにくいという理由でしたら、基本的にはまとめ買いされることが多いのかもしれませんがね。そうすることで無理なくバスを使っただけということでしたらそういうこともいいと思います。

部会長 ただ、避けたいのは例えばスーパーで無料のバスを走らせているようなところもあります。あれを積極的にやられると需要がつかめなくなってしまうので、コミバスの共倒れみたいなことにもなり兼ねないのではないかと思います。それを政策として取り組むのであればOKなのですが、今無料で自由にできるのでそれを積極的にされると後々の需要がつかみにくいというのはあります。

事務局 無料の送迎バスというのは公共交通会議の議題にも挙がってきませんし、本来でしたらああいったことも一体化して無駄が無いようにうちもコミバスの移動を考えるのが一番いいですが、議題にも挙がりませんし来ていただけないというのもあります。

委員 最近、名古屋で配車のシステムを利用して地域の方々をスーパーや病院に走らせるというのもあるようです。電話をかけたら来てくれるというサービスが始まったとテレビでしていました。あれは100円か200円だったと思いますが、回ってもらう病院やスーパーから出資があり、運営の補助金をお客さんに来てもらう側も負担するといったかたちだそうです。そういうかたちがある程度うまくいけば、人口密度にもよりますが全国展開もできるかと思えます。

部会長 あるところではスマホを各戸に配ってそこから予約するシステムで、デマンド交通をしているところがあります。結局はスマホが使えずに電話予約をしていると。そもそも人件費がかかるので電話予約を避けたのにも関わらず、できないので電話をかけてオペレーターがスマホで入力しているそうです。そうなってしまうと倍以上のお金がかかってしまいます。すごくいいシステムだといって多くの自治体が見学に来ているそうですが、実態はそういうもので全く機能していないところがあります。ですので、便利になりすぎるとよくないのではないかとと言われてもいます。スマホを使いこなせる方であればいいのですがなかなか難しいみたいですし、結局電話でつながってしまうとずっと電話をしてしまいます。いいアイデアといいシステムがあっても使いこなせないということもありますね。他にございませんか。ちなみに見える化で時刻表の検索ですが、皆さんは何を使っておられますか。僕はちなみにヤフーを使っています。この前 Google にも出るといったので今度県庁から津市役所までバスに乗らなければいけないのですが、Google で調べてみるととてもわかりにくくて、普段使っていないものはわかりにくいなと思いました。皆さんは Google を使っていますか。

事務局 私は普段の車のルート検索にも Google を使っていますので、慣れてしまうと公共交通機関も Google を使いますね。

Google 検索の何が優れているかと言いますと、現在名張市のコミバスが対応しているのはナビタイム、ジョルダン、もくいくさんですがこれは残念ながらバス停の名前を入れて検索というかたちになります。なかなかバス停の名前をご存知の方はいけませんので、結局毎日使っている人しか使わないということになります。Google の場合ですと、その地点からの検索になりますので、一番近いバス停も教えてくれますので、バス停の名前を知らなくても、今ま

でバスを使っていなくても検索の結果として出てきますので、そういうことが新たな利用者にも繋がるかと考えております。これも市独自で Google と手続きをしようとするとかかなりの金額と、交渉も英語だということではなかなか難しいところではありますが、この県の協議会さんのご協力もありまして比較的予算も抑えられますので、ぜひ共同で進めていきたいと思っております。

委員 ナビタイムは有料ですか。

事務局 基本的には無料ですが、有料のプレミアム会員もあります。そちらは地点検索ができます。

委員 今は過渡期で、スマホを使える方と使えない方の両方がいるので、片方に偏って計画するのではなく、5、10年後を見据えた計画をうまく立てていき、スマホが絶対というのではなくしばらくはこの過渡期をどのような目標で行くのかを考えるべきだと思います。理想的なのは手書きでは時刻表がありますが、例えば名張駅と市役所など場所を入れたら出てくるようにするのが一番いいかなと思います。

部会長 時刻のマッチングだけなのでプログラムを組めば簡単にできるでしょうね。

委員 セミナーに参加した中で、自分が行きたい目的地を入れるだけでその最寄りのバス停が出てくるといったものがあるみたいですが、本当はそういうのが理想かなと思います。わかっている方は調べませんので。

事務局 名張駅でも名張駅東口と名張駅前というバス停がありますので、それで検索に引っ掛かるかどうか変わってきますので、なかなか難しいところです。マイ時刻表の活用がなかなかうまくいかなかったのも、そこも難しいところです。

部会長 他よろしいでしょうか。続きまして、ナッキー号の再編に係るニーズ把握について、事務局からご説明をお願いします。

## (2) ナッキー号の再編に係るニーズ把握について

(事務局より資料に基づき説明)

部会長 只今ご説明いただきましたナッキー号の再編についてご意見、ご質問をいただければと思います。

委員 乗込み調査の重点についてですが、土日運行の希望が88件、増便が86件でダントツが多いので、この2点は至急に検討すべきかと思っております。

委員 この2つの要望ですが、これは乗っている方の要望ですね。これから乗ろうとしている人の希望はどこまであるのかがわかりにくいです。乗っている方の希望で土日運行をすれば、乗る回数は増えるかもしれませんが、利用者の数は増えないのかなというのが気になりました。

事務局 お2人からご意見をいただきまして、手前どもの悩みどころはそこでございます。実際ご利用いただいている方のご意見ですので、確かに土日運行をすればその方はおそらく乗っていただけてより便利になるというのは確実に言えることだと思います。こうすることによって新たな利用者に乗っていただけるかというのも必要な検討事項かなと思っております。もしくは予算が限りなくあれば土日運行も増便もするのがいいのですが、全ての要望に応えるのは予算的にも非常に厳しいところがございますので、そうすると便数を増やすというよりもっと使いやすい時間帯に固めることによってそのニーズに応えることができないのか、私

が是非に思っているのが土日運行で、5月1日に試験的に運行いたします。これは初めてナッキー号が土日に走りますので、かねてから土日の希望がありますが10連休という特殊な事情もありますが実際に休みの日にどれくらいの利用があるのか、今までに利用されていない学生さんや子育て世代の方に乗っていただけるかという社会実験の意味もありましてぜひ5月1日には運行をしたいと考えております。こちらに書いてある連携協議会での議論は、概ね各コミュニティバスを運行いただいている地域の方からご意見をいただいていた方向性として認識させていただいたのがこの内容になりまして、地域の運行している方にとってナッキー号は市街地循環としての機能をしっかりと果たしてくださいと、逆にナッキー号が広く長く周るとナッキー号の乗り換えの装置としての機能が失われてしまいますので、できたらナッキー号はよりコンパクトに市街地をしっかりと周り、そこに各コミュニティバスが連結することによって市内を自由に移動できるという体制がいいのではないかとということもございます。また、1周90分かかるとい時間帯につきましては、実際に利用が無いところは廃止してはどうかというご意見でございます。こちらにも実は慎重にと言いますか、公共交通はバス停があるということが非常に大きな効果がございます。それが年1、2回の乗込み調査だけで判断していくのが怖いということもございますので、例えばバス停があるからそこに土地を買ったとか引っ越されたとかバス停や駅というものは非常に大事なものですので、利用が無いから即廃止するというのはどうかと考えているところです。さらに、料金に関して、ナッキー号は他のバスと重複している路線もありますが、100円という非常に安価な設定でございますので、適切な受益者負担の観点からもございましてできればナッキー号を200円にさせていただいて、最終的には各地域のコミバスが統一料金というものを目指しながらもう少し一体的な交通網として乗り継ぎの割引でも統一料金の方がやりやすいので、そういったかたちで進めていきたいと思いますという議論がございました。ですので、先ほど言われました土日運行と増便はぜひ実施していきたいと思っておりますが、ここで今日ご相談させていただきます本当にそれが使ってもらえるかどうかの見極めのためにニーズの把握をどこのどのようなかたちで投げかけをしていくのがいいのかということに対してお知恵をいただければと思います。

委員 利用目的がありますが、これは通勤、通学、通院が主であれば土日運行は無駄になりますが、買い物主体であると土日運行はより有意義になるのではないかとこのこと、私も年寄りを抱えておりますので、百合が丘はゆりバスがあるのでそれに日々楽しみとして乗っていますが、土日は走っていません。そうするとリタイアされた方というのは、土日は平日と変わらない日常を送られている方が多いので、働いている我々からすると土日は別枠ですが、実際にリタイアされた方はバスも走っていないし土日どうしようかなと思っておりますので、ナッキー号だけはずっと運行していると安心感があって尚且つアピールができて利用が増えるのではないかと希望的観測ですが思います。増便がいいかとは言いませんが、90分1ラウンドというのは利便性としては、よりコンパクトに30分で1周しますと言われる方が待ちやすいかなと思っております。利用目的はどういったものでしたか。

事務局 利用については基本的にはナッキー号の運行時間が通勤・通学の時間よりも遅い時間帯からスタートするので、日中ご利用いただいている方はご高齢の方が多いですし、買いものや通

院でご利用いただいている方が中心になります。そもそも、ナッキー号を導入させていただいているときに、市街地循環型の機能を持たそうという考え方がございました。いわゆる通勤・通学ですと三重交通さんの路線バスが一番大量輸送で定時刻で、通勤・通学に関しては路線バスが各住宅団地を結んでおりますので、概ねの人員は運んでいただけると。名張市の平成12年までの国勢調査では駅から大阪に通勤される方が一番多かったのですが、それが17年の国勢調査では伊賀市へ通う方が一番増えてきました。これは団塊の世代が退職されてということもあります。何が起きているかと言いますと、今まで駅から通勤されていた方が退職されて市内での移動がだいぶ増えてきたと。ですので、今までですと駅前の朝夕の混雑していたものが、今は日中の国道沿いの混雑が慢性化しており、道路の容量もございまして、そこはバスで日中市街地をくるくる周れるニーズに応じていこうということで16年に三重交通さんが持っていなかった市街地循環の機能をナッキー号に担わせるという発想でできております。ですので、その目的には合った使い方をされていると個人的には評価をしています。日中市街地を周るという機能は損なうべきではないのかなと思いますので、連携協議会でもありました90分という長い時間にするよりも、もう少しコンパクトにしてあくまでもナッキー号は乗り換え装置として、ナッキー号全体がハブのような機能を持つたちでもう少し短時間で循環できるようなそういった姿になっていけばいいのかなとは思ってはいます。

委員 利用目的が8個ありましたのでお聞きしたのですが、買い物が一番多いということですね。事務局 買い物と通院が多くを占めています。

委員 それだったらコンパクトにして、買い物であれば土日関係ありませんので要望でも88件と一番多いのかなと思います。増便は経費のことも考えるとなかなか難しいと思います。

委員 聞いているとナッキー号は通勤型ではなく生活型のシステムであるとおっしゃっていたのですが、そうすると土日があって当たり前のような気もします。そもそも土日を意識するというのは通勤者に向けての発想で土日は必要ないと思うものだと思いますが、生活型であれば、リタイアされた方は土日でも平日も関係ありません。いつでも移動できるような状態にあるというのが、私は今車ですが、車に乗れない方、あるいは家庭の事情でそういうふうにできない方たちを確保するとしたら、日常生活は土日も含めて同じですよ。だからそこは外してはいけないと思います。

委員 そういう考え方の中では逆に土日はいらないということになるのではないですかね。

委員 要は1週間ずっと動いているというのがいいのではないですか。

事務局 それも大事だと思います。

委員 私が知っている人は、桔梗が丘駅から市立病院に毎日リハビリに行きます。そういう意味では90分かかるにしても、今は主要なところを押さえておりますので、長いのかもかもしれませんがそれはそれで現状はおかしくないと思います。それと、これ以上路線の延長をしないのはいいと思います。また、具体的な金額について200円となると、今まで100円のもの200円になるのもものすごく極端だなと思います。大阪の地下鉄の初乗りが200円で日本一高いということで、180円に値下げをしました。今一番高いのは京都だと思います。そんなことを考えていますと、200円というのが利用されているのは買い物、通院、福祉、

老人といった感覚なので利用を増やしていただければ、同じ路線でも人数が増えて全体的な負担コストが圧縮されると思いますがその辺はいかがでしょう。今の言い方ですと200円にするというふうに聞こえます。

事務局 今、市内のコミバスの初乗り料金は、コモコモ号がナッキー号と同じく100円、みどり号が120円、はたっこ号が200円、ほっとバス錦については長距離でもありますので区間運賃で最低200円から最高500円までです。国津のあららぎ号は地域内だけでは200円、名張駅まで行くには乗車するバス停によって350～450円の間での運賃になっています。ナッキー号につきましては去年の乗込み調査の結果を見ますと往復利用する人がおよそ60%いらっしゃいますので、運賃を200円にしますと往復で200円から400円になりますので当然負担感が増えてくるとお思いますので、そのあたりの1つの方策として、往復利用することを想定して1日乗車券を導入して1回目乗った時に300円と設定させていただくことで、1回の利用については150円になり負担を軽減できるのではないかと、個人的な考えがあります。

委員 現状で広告収入はないのですか。

事務局 ナッキー号につきましては協賛というかたちで募集をさせていただいております。30年度は5者から協賛をいただいております。金額的には月額5,000円が3者、8,000円が1者で、合計30万円弱の協賛金をいただいております。

委員 チラシか何かですか。

事務局 車体の側面にマグネットシートを貼っています。

委員 その料金を上げるとか。収入を増やすかたちで。

事務局 現在31年度に向けてナッキー号の沿線上の企業さんに声をかけさせていただいているところです。

委員 買い物が中心であればイオン、オークワなどもう少しもらってもいいのかなと思います。

事務局 協賛についてはこれから力を入れていきたいところではあります。

委員 あとは病院関係ですね。

委員 他のコミュニティバスから乗り換えていくと、料金が重なっていきます。だから市内循環で100円だからどこからでも乗り継ぎますよという言い方もできますが、また200円かかるのかと思われる方は乗らないと思います。そういう意味ではキリはいいですが一気に上げすぎかなと思います。

委員 ワンコインがいいのでしょうかね。200円が大金かどうかは別として倍になるというのはいかがなものかだと思います。

委員 料金を上げるのは一番簡単な方法だと思いますが、他に料金を上げないで利用客を増やすとか周り方を工夫して無駄の無いような周り方をして経費を浮かせるなどそこで値上げの分は出てくるとお思います。そういうことも検討に入れておかないと、ただいきなり200円になると飛躍しすぎかなと思います。現行は1日6便で90分かかると、例えばそれを30分にして時間短縮ができる分6便から10便にするとか、奇数便と偶数分を分けて運行するなど色々なことを考える余地はあると思います。現行とそれがどれぐらい変わるのかという見積をしていないのですか。

事務局 土日運行した場合、双方向運行にした場合などはシミュレーションしております。料金につきまして、言葉足らずで申し訳ありませんでしたが、200円に決まった訳ではございませんし、もちろん今のサービスのまま200円にするというのは市民感情的にも受け入れがたいところがあると思います。私が申し上げたかったのは、ナッキー号がしっかりと市街地循環としての機能を維持していければ、私はナッキー号はタダでいいと思っています。というのは他のコミュニティバスから乗り換えたらナッキー号はタダです、ただ、ナッキー号のみを使う場合は料金をいただく。ナッキー号まで来て乗っていただく方はナッキー号は無料という運用が一番いいかなと思っておりまして、それをしようとしますと、ICカードがあれば判別ができるのですが、現状では乗り継ぎ割引などはアナログ作業でしていかなければいけません。アナログですと運転手さんにどこまでご負担をかけていいのか、乗り継ぎ割引を口で言うのは簡単ですがそれをアナログな方式でやろうとするとなかなか手間と労力がかかりますので、そういったことも整理したうえで値上げなども考えていきたいと思っています。値上げをするとか増便をするといのは簡単なやり方ですが、逆に言えば怖いやり方です。ニーズや利用を見極めながらしないと一度走らせたものをやめるというのが一番体力のいる作業ですので、新規で何かをするときはしっかりと調査をしてからやっていきたいと思っていますので、今乗込み調査というかたちで利用者の方に対してはある程度きめ細かく聞かせていただく調査をしています、今使っていない方に対してはアンケート調査というやり方しかございません。このアンケート調査も皆さんあればいいと言ってくれます。乗ってくれますかと聞くとそれは乗りますと答えてくれるのですが、実際走ったとしても空手形に終わることが多いので、本当に使っていただける方、どのあたりを狙いながらニーズを把握して運行していくかというのを、くどいようですがニーズ調査をどういったかたちで誰をターゲットにニーズを把握していけばいいのかというお知恵をいただければと思います。

委員 先程からお聞きしたかったのですが、路線のスリム化が進めば双方向や増便のニーズは減ってくると思います。双方向運行ってしようと思えばすごく大変だと思います。利用者を増やしていくのが大事だということで、車両がとても気になっていて、今でも立って乗っている人がいるので大型化が必要という意見もある中、利用者が増えていくとして車両の大きさやタイプ、どなたも利用しやすいものであるか等車両について詳しくお聞きしたいです。

事務局 現在は運行車両は33人乗りのバスです。当然座席数だけではなく立ち乗りも含めた数字です。コンパクトでホイールベースが短いバスなので、乗り心地は少し跳ねるようであったり、老朽化も進んでいるので音もするということに聞いております。時間帯によっては座れない時もあり、使っている方はご高齢の方が多いので、高齢の方が立っているという状態が日常的にあると聞いていますので、車両の更新が近々必要になってくると感じておりますが、車両の選定に合わせて、車両の大型化によって通れないところも出てくるかと思っておりますのでルートを選定も必要になると思うので、それも合わせて検討していきたいと考えています。

部会長 ちなみに大型化をすると委託料は上がりますか。

事務局 上がると聞いています。車両を入れ替えるだけで委託料が上がると聞いています。

委員 車両は名張市役所が持っているのですか。

事務局 所有は三重交通さんで市が借用しています。

- 委員 それを通勤退勤ラッシュ時は大型のリース契約にして昼間の利用の少ない時間は小さいバスの契約にしてはいかがでしょうか。
- 委員 通勤・通学向けのバスではないので、混雑している時間帯は日中の何便かになると思います。今のバスは普通のバスよりは小さいですが、立っておられる方がいるのかは疑問ですね。空いているけど座らないという方もいらっしゃるかと思います。
- 委員 大型は今何人乗りですか。
- 事務局 コミュニティバスなので三重交通の路線バスのような大きいタイプのものは考えていません。今よりも座れるようなバスがいいと思いますが、何人乗りのものがあるかは現時点で資料が無いのでお答えできません。
- 委員 たまに走っているのを見ますが、そんなに満員ではないですね。
- 事務局 実際に今までに積み残しがあったというのは聞いておりません。昨年たまたまですが乗込み調査の実施時期がちょうど近鉄プラザが閉店になった時で、桔梗が丘駅からアピタに行く便が大変混みあい、積み残しが出るのではないかと心配な時期もありましたが、現在は日中はほとんど座れていると思います。区間によってそういうことが発生しているのかもしれませんが。
- 委員 じゃあ地下鉄なんかは増便しているのかと言えばそういうわけでもありませんね。
- 事務局 実態については運転手さんがよくご存知だと思うので、詳しくお話を聞いていこうと思います。
- 委員 大型というのは12メートルのものではないということですね。今ナッキー号は7メートルのものを使っていると思います。その間に9メートルのものがあります。それぐらいのものを考えておられるのでしょうか。
- 事務局 はい。検討の材料としては考えております。
- 委員 12メートルはあまり小回りも効かないし、細い道に入っていけないと思います。
- 事務局 乗込み調査での意見も今までのよりも大きいバスを、ということで一番大きいバスを、とってのご意見ではないと思います。
- 委員 公共交通会議の帰りに夕方ナッキー号に乗りましたが、直接駅に行くのかなと思ったら市立病院の方へ上がっていき、その時点でまあまあの方が乗っていましたが、市立病院で結構な人数の方が乗って、ほぼ満席状態でした。もちろん私たちは立っていましたが。そこから降りてくる坂がすごく急で、やっと駅に着くかなと思えば図書館の方へ上がって行って、歩いた方が電車に乗れたかなと思いました。地形的にも坂道が多いので、小さいバスで荷物を持ちながらカーブで立っているというのは大変だと思いました。名張市役所のバス停はだいぶ道側に沿っています。例えば津市役所はバスの乗り降りに傘が要りません。玄関のドアに横付けで、正面玄関には必ず警備の方が立っておりますのでバスがどこから出るかなど教えてくれます。そういうことがあると名張市役所は雨だと降りて傘をささなければならず、乗換で待つにも熱く寒いので、再編の際はバス停の位置も見直して駐車場側の玄関に乗り入れれば、傘もいらなと思いますし乗り継ぎもイスなどがあるのでいいと思います。5月の連休に試しに運行するということですが、皆さんの祝日の感覚であれば乗らないと思いますので、PRはどうなっているか知りたいです。

事務局 PR につきましては、最終的な決定まではいっていませんが、10連休の運行については普段ご利用の方が10日運行しないと買物にも行けないということになってきますので、連休の真ん中に運行することで利用客の利便性を確保するということが計画しております。まずをもって利用者の方に知ってもらうということで車内にわかりやすいかたちで周知のポスターを貼らせていただくということと、市の広報やホームページでお知らせし、報道機関にも資料を提供し新聞等での周知ができればと考えています。

委員 1日は即位の日ですがなぜこの日にしたのですか。

事務局 市役所の窓口もその日に開庁いたしますので…。

委員 新しい元号で婚姻届を出すことなどを見込んでいます。

事務局 市役所に来る人とナッキー号の利用者にはズレが生じているとは思いますが、市役所開庁日にナッキー号が動いているということが大事ではないかということでその日を予定しております。

委員 お年寄りはその日家でテレビを観ると思いますよ。

委員 1つだけいいですか。ナッキー号の説明に小学生及び中学生の通学の利用は無料と書かれていますが、なぜ通学時には運行していないのに、スクールバスのように使ってもいいという表記があるのでしょうか。

事務局 一応、ナッキー号の運行の基礎となるコミュニティバス運行条例というものがあるのですが、それがナッキー号とあららぎ号が共通となっております、運賃についても同じように規定をしています。あららぎ号については以前通学で使うことを想定していたので、その関係でその規定が残っております。それがナッキー号にも同じように適用されておりますので、料金として記載させていただいております。

委員 学校ではこれを通学の代わりに使ってもいいとしていないので、表現に配慮してはどうか。

委員 この時刻表にも広告枠を作ったら割と載せてくれるのではないのでしょうか。買い物施設などの情報を載せれば200円に値上げしなくても済むのではないかと思います。

委員 小中学生は多分使わないと思いますが、高校生ですと朝は時間が決まっていますが帰る時間はバラバラですので、利用実績などはあるのでしょうか。

事務局 以前、たまたまナッキー号を見かけたときに高校生がテスト期間中で早く帰るときに利用していましたが、常時となると利用はあまりないようです。

委員 高校生に向け乗り方教室はしませんか。

事務局 実は網形成計画を作成する際に市内の高校1、2年生を対象にアンケート調査をさせていただきました。高校生の方はやはり土日の運行を求められる方の声はかなりありました。また、アピタが営業形態が変わり秋からドンキホーテになります。これは比較的若い世代の方に需要があるお店でして、そうすると平日高校生の方がドンキホーテに行くのにナッキー号で行こうとなるようなことも増えてくるかもしれません。ニーズ把握として、高校生の方にはアンケート調査をぜひまたさせていただきたいと思っております。

委員 確かに高齢の方はドンキホーテには行かないので、高校生の方が需要があるのではないですかね。

委員 去年津に大きなイオンができましたが、どういうわけか津駅からイオンモール津南へは学生

割引が効きます。

委員 ナッキー号も17時18分にアピタ（ドンキホーテ）に着く便があります。

委員 ドンキホーテ側にもPRしていかないといけませんね。

事務局 しかし、会社が変わるといことで、企業の考え方もいろいろあって比較的アピタさんはお買い物バスの運行や手前どもの交通安全フェスタも地域貢献の中でいろいろとさせていただいておりますが、ドンキホーテさんになった場合、そのあたりが未確認なところがあります。今運行いただいているお買い物バスももしかすると無くなるかもしれません。三重交通さんも梅が丘線で日中平日アピタに行く便もありますが、それも今後どうなるかを三重交通さんに確認しないとイケないと思っています。

委員 PRの仕方なんでしょうね。これを使うとこんなところに行けますよ、ここで1時間お買い物をしてこの便で帰れば何分に着きますよといったアピールの仕方ではないでしょうか。

委員 質問ですが、専用車両である必要とありますが、これはどういった意味でしょうか。

事務局 現在ナッキー号は専用の塗装で一目見ればナッキー号とわかるようになっています。

委員 三重交通は何台でナッキー号を運行していますか。

事務局 1台フル稼働で運行しています。

委員 1台というのは損益を考えてのことだと思いますが、それ自身が不合理ではないですか。

事務局 専用車両を持つことの不合理と言いますか、あの1台しかございませんので、どうしてもあの車両に頼ってしまいます。例えばみどり号さんですと普通に桔梗が丘で走っているそのバスが表記だけを変えてみどり号として運行しています。ですので、そういった代替性がありうまく使っていけますが、ナッキー号はそれ1台しかございませんので、修理の間は代替車両を用意していただくなど特別な管理になってしまいます。同じような契約にしてみると、わざわざあのために車を買ってもらうというようなかたちになってしまいます。ではなくて、買わずに今の三重交通さんの車両繰りの中で回してもらうと経費は抑えられるかもしれませんので、専用車両である必要性についても今後検討していきたいという意味でここに書かせていただいております。

部会長 一時専用車両にして色を変えて運行することが流行りました。特に鈴鹿市さんのCバスなども黄色にしてすぐにCバスだとわかるようなかたちになっています。名張市みたいに1つの循環型のバスの色が紫でも三重交通のカラーリングでも来て乗ればいいという考えもあると思います。ただ、ナッキー号が来たというのはすぐわかりますので、認知が進んだのは确实だと思います。

事務局 協賛をいただこうとするとやはり専用車両でないとうまく回らないところもあると思いますので、専用車両にしない場合は協賛のやり方も見直さないといけないと思います。

委員 紫の車両は他のところでは使えませんか。

事務局 ただ、ナッキー号は始発から最終便までずっと稼働していますので…。

委員 土日は使えないですか。

事務局 土日は使えません。その時間を整備等にいただいているものと思いますが、確かに土日は眠っている状態です。

委員 三重交通にとって非常に使いづらい車両だということですね。三重交通のカラーの7メートル

ルのものがあれば、それが全時間使えるようであれば、便数を増やすことも可能になるかもしれません。

事務局 そのあたりは三重交通さんに確認はしておりませんが、ナッキー号を専用車両として運行するかどうか検討していきたいと書かせていただいております。

委員 1台だけ特別なカラーで運行するというのは元々窮屈な話だと思いました。三重交通で自由に使ってもらえる方がこちらの要望も聞いてもらえるのかもしれないですね。

委員 年間の中型との契約であれば、車の買い替えの心配はありませんね。

事務局 そうですね。老朽化で悩むことはなくなります。ただ、愛着など今まで親しまれてきたものが無くなってしまうのかもしれないですね。お隣の伊賀市さんも新しいラッピングバスを走らせるようですので。その代わり、ナッキー号であるということをいかに認知してもらうかというところだと思います。ナッキー号を「移動の手段」として考えるのであれば、そういうのも必要ないのかなと思います。

委員 今、図書館など狭いところを走っていると思いますが、中型のバスで通ることはできるのでしょうか。

事務局 現在、ナッキー号が点検などで使えない時は少し大きい車両で運行しているので、そのサイズのバスは確実に通れます。

委員 可能かどうかは別の話として、各地域のコミュニティバスが地域から回ってきてナッキー号のコースを1周するというのはどうでしょうか。そうすると、乗り降りは自分の最寄りのバス停から乗って目的地で降りるので1回で済みます。降りて他のコミバスに乗り換えることもできます。

事務局 それも1つの考え方だと思います。先程からの議論にもありましたが、それがナッキー号であるべきかどうかというのもナシで考えようとしているわけです。でも、ナッキー号がいらない、地域コミバスがいらないというのは別として市街地循環としての「機能」は必要です。市街地循環の機能を持ちながらあとフィーダーがどうつないでいくかというのはナッキー号にこだわらず、その機能を全てのコミバスで補えるならいいと思いますし、逆にすべてがナッキー号でもいいと思います。市街地を周る機能を各地域からきちんとアクセスできる機能があれば、先程おっしゃったようにそういったことも各地域の運行の中で手前どもが補助させていただいている300万円の中で各事業者さんが頑張っただけであればそれも非常に有効な手段だと思います。

委員 確かな情報かわかりませんが、淡路島はバスが民営らしいです。一時は距離でいくらとしてみたいですが、今は一律料金です。全体がコミュニティバスであれば、何に乗ってもどこまで乗っても200円という方法もあるかと思います。運営主体にお任せして300万円の中で料金も100円だったり200円だったりというものより、どこまで行っても200円という方が乗りやすいと思います。損益がどうかというのはあると思いますが、もっとコミュニティバスとしてシンプルにするべきだと思います。淡路島は民営ですが、参考になると思います。

事務局 民営ですとなおさら収益も考えたうえでのことかもしれませんね。

委員 利用者も増えたみたいです。前から言っていますがすごく複雑だなあとと思います。

事務局 前回、中平先生の分析の中でご指摘も頂きましたが、今名張市の高齢者の中では、高齢になったから公共交通が必要だと感じている層は増えておらず、比較的常に元気な方が多く車に乗って、車に乗れなくなった方は自分の足でバス停に行き公共交通を利用するのではなく、福祉有償にシフトされます。高齢化が進むから何としてもバスをとという考え方ではなく、違うステップを考えていかないといけないなど中平先生からのご指摘もいただきました。今までのように免許をお持ちでない方がそういったかたちで高齢になってくるとバスに乗るようになりましたが、現在名張市の中では高齢化は進んでいます。車の保有台数は増えており、公共交通の利用が減り、福祉有償の利用は増えてきているということは、比較的元気で運転していただいて、最後の最後に福祉有償にという流れになってきているように思います。

部会長 判断が難しくなってきます。福祉に重点を置くのか、市民全体で見た移動手段に予算をかけるのかとこの違いだと思います。これは各市町村で違うところだと思います。意外に名張市さんはどちらかと言えば福祉の方に力を入れておられます。市長もよく生涯現役とおっしゃっていますので。政策的にはすごくいいことだと思いますが、実際に免許返納をした後まだまだ元気な方たちがまだ福祉的な輸送が使えないとなると公共交通に、というところも考えていかなければいけないところだと思います。ですので、難しいところです。ニーズを把握していきたいのですが、このニーズを把握するのも難しいので、かなり細かく調査をしないといけないところです。また、バス停の設置に関しても僕は本店法の委員もしていますので、この間もマックスバリュさんの隣にできるところの会議に出たとき、この辺にバス停を作る予定はないですかと聞きましたが、「そんなこと初めて聞きました。何かあるんですか」と聞かれてこの辺市民の方がすごく来たがっているんです。と言うと、「そうなんですか。そんな市民の方の声は聞いたことがありません」とおっしゃっていました。これは名張だけでなく他もそうです。津のイオンモールは元からバスロータリーを作ってバスでの来店も可能にしています。他にもオークワさんも店の目の前にバス停を設置するように考えているところもあります。実はその委員会の中でバス停を作ってくださいと他の市でも言いますが、市民からの要望が無いと作りませんとおっしゃいます。なぜかというとお金がかかるからです。もっと市民の方が市役所ばかりに言うのではなくて、色々な商業施設や病院に希望を出せばいいと思います。なかなかそういった声が上がってこないというのが実情です。大きな病院などでも玄関前にバス停を置いてはどうですかと言うのですが、しないです。もう少し声を上げてもいいのかなと思います。マックスバリュさんにもバス停を作ってくれと言っている名張市民さんは0だと思います。構造的に今は難しくなりましたが。そういう声が上がっていないということは、それほど関心が高いというところまで行っていないのかなと思います。料金について、200円が適切かどうかはわかりませんが、今の料金のままで行くとおそらく将来減便せざるを得なくなってくると思いますので、値上げは仕方ないのかなと思います。ただ、他のコミバスとの連携でコミバスに乗ればナッキー号がタダという考えも1つです。し、いろんなことが必要ですが、基本的には車利用からの転換をしたいので、あまり高い値段はダメだと思います。200円が適切かはわかりませんが、100円単位で上げていかないと料金の支払いが面倒になってくるので、上げるとしたら200円かなと思います。ただ、200円に上げるからにはサービス水準を上げないと市民の方の理解は得ら

れないので、例えば免許返納者は100円にするなども必要でしょうし、難しいところだと思います。伊勢市さんは循環バスで乗り継ぎ割引をしています。アナログで乗換券を配ってもらって乗って行くというのですが、今のところ、乗った方の6割くらいは乗り継ぎ割引を使っているそうです。運行したてで知名度が無いのか、乗り継ぎした人の中で6割だそうです。伊勢市さんのところで、乗ってくれるならタダでいいという話をしていましたが、受益者負担の観点から、100円でもいいからしっかりいただいて市民の方に納得してもらいましょうという結論になりました。

委員 質問ですが、高齢の方のスマホの所持率ってどれくらいでしょうか。

委員 持っていません。

委員 持っていません。

委員 最近持ちました。

委員 今、とにかくキャッシュレスと言われており、僕は商業者としてどうしても進めざるを得ないので、機械を入れていきました。今からはもうレジも自分でする時代がおそらくくると思います。

委員 ほとんどの食品スーパーでも導入されていますね。

委員 おそらく10年すると全部スマホで支払するんだろうなと思います。そうすると小銭がややこしいということはなくなり、133円でもキャッシュレスで支払える時代が来て、手間が無くなるのかなと思います。また、乗り継ぎもスマホで処理ができると思います。そういうことも視野に入れながら料金設定を考えていくべきかと思います。中国では偽札が多く貨幣の価値があまりないというのものもあるかもしれませんが、ほとんどタクシーなどもスマホで決済します。先を見越せばそういった料金や乗り継ぎ割引も考えなければならぬのかなと思います。

委員 先程先生も福祉的な意味合いが強いとおっしゃいましたし、乗っている方も高齢の方が多く行き先も病院やスーパーだと、どうしてもお年寄りへの対応になるのでおそらく難しいのかなと思います。

委員 私は60歳を超えたくらいの世代ですが、スマホを持っていないと驚かれます。お聞きしたかったのは70台前後ぐらいの方が現実としてスマホをお持ちかどうかです。

委員 必要に駆られて使っている方はいますが、なかなか持っておられないのではないのでしょうか。

委員 高齢化社会におけるサービスの在り方で、公共・民間含めてビジネスであれば、より便利で簡略化したものの方がいいと思います。高齢の方が生活する中のサービスの在り方は、どちらかと言えば70歳以上の人はアナログだと思います。便利だとは思いますが、それがないと生活できないかと言えばそうではないです。どちらかと言えばアナログの人と人のふれあいに喜びを感じる方だと思います。より便利にするために機械化していくというのは、どうなのかなと思います。それがサービスではないのでしょうか。

事務局 乗込み調査をしていて世代観を感じました。高齢の利用者は比較的人との距離感が近く、おしゃべりが好きな人が多いです。より若い世代のデジタルで個人主義になってくるとどれだけ安くても皆と乗っているのが嫌で自分の車で動こうとなって価値観が少し違うと感じました。調査時にはバスに乗って皆とおしゃべりをするのが楽しいとか、今日はあの人乗って

こないなとか動くサロンのように楽しんで乗っている方が結構いたので、そういった世代間の違いもあるのかなと思います。

委員 この前大阪に行った帰りの電車で、皆スマホを触っていてびっくりしました。

事務局 昔は人生8掛け説といって、実年齢に0.8をかけた数字が実力年齢だという通説がありましたが、現在は0.7ぐらいのように思えます。私たちが子どものころの60歳と今の60歳は元気さが全然違うと思います。今の60歳の方はパソコンも使うし運転もしますし、そこも変わってきていると思います。10年後の7,80歳の人も今とは変わってくるかもしれませんね。

委員 今のテレビ番組でも人気があるのは人と人との触れ合いだと思います。高齢化社会でそれが求められているからそれが人気があるのだと思います。インターネットなどを普及させていくのはむしろ酷な話だと思います。方向性はそうだと思いますが。今の高齢者の方はそれに馴染めないし求めていないと思うので、便利にすれば利用が増えるというのは逆ではないでしょうか。根拠はありませんが、そんな気がします。

委員 ですから、進め方が難しいでしょうね。10年後にはスマホの普及率がどうなっているか。もしかすると5年後には自動運転が進んでいてもっとギリギリまで車に乗れる環境があるかもしれないので、せっかくバスを用意したのに誰も乗ってくれないかもしれません。いくらお金があっても今投資をする方向性が本当に難しいところに来ていますので、ニーズを把握するというのは口で言うのは簡単ですが、実際にどうやったらいいのかというのは悩んでいるところです。

委員 私は赤目に住んでいて、今は自分で運転ができますが先のことを考えるとコミュニティバスを導入してほしかったのですが、それができなかったのが、違いかたちで移動支援をしてもらっていますが、将来のことを考えるとコミュニティバスも導入してほしいですね。

委員 ただ、全地域でコミュニティバスや三重交通の路線バスを運行するというのは無理だと思うので、パズルのように棲み分けをしているんなツールを使ってつなげていけば皆がそれぞれの地域に合ったやり方をしていきつなげていけば1つのものになると思いますので、私はバス協会の者なので申し上げにくいですが、全部をバスでというのも無理だと思います。赤目は赤目のやり方で何をプラスすれば便利になるかということ構築していけばいいのかなと思います。やり方にこだわることはないかなと思います。

委員 先のことを思うと少し不安です。

委員 最近車に乗れなくなったらどうしようかと思えますよね。

委員 免許更新は最近認知症の関係で厳しくなっていますね。

部会長 新聞に事故を起こした人の中で認知症の方の割合が高いと載っていました。ああいうのを見るとさらに不安になる気もしますね。

委員 愛知県は免許更新の基準が厳しいみたいですね。

部会長 そうですね。愛知県は交通事故死亡者数が多いので、厳しくなっています。逆に言うと安全意識が高いので、若手の研究者はよく交通安全についてやっていますね。他に、特にニーズ把握についてですがなかなか難しいところがありアンケートだけではわかりにくいです。一番わかりやすいのは皆さんの地域で生の声を聞いていただいて、地道に積み上げていくとい

うのが一番大事なかなと思います。僕はもともと分析屋さんなので、アンケートをして解析をしてというのをしますが、なかなかアンケートだけではわかりにくく地域によっては当たりはずれがあるのでアンケートばかりに頼ってはいけなと思います。そこで乗込み調査をしたり細かな需要の把握が必要だと思えます。ただ、これが全てではないので、それ以外に運転手さんに乗り降りが少ないなど頻度を聞いてスリム化していくのは必要かなと思えますので、そういうことも含めて、尚且つ連携協議会の方で他のコミバス同士の連携もぜひ今後はしていただきたい。今までは各地区だけしか走っていませんが、ちょっと寄れば他の地区の利用も引き込めるので、前向きに考えていこうという話になってきていますので、料金の均一化もより必要になると思えます。料金の均一化を図ることで、先ほどおっしゃっていたようによりその料金体系もスリムになっていくと思えます。できるだけ早くしていきたいところですが、いかんせん各コミュニティバスで運行委託先が違ったり、車両が違ったりいろんなことがありますので、そのあたりを勘案しながら考えていければと思います。当然ですが、全てがバスである必要はないので、地域の需要に応じて無理に大きなバスを走らせてもイメージが悪いので、そうではなく小さい車両で予約制やデマンドにしたりを積極的に検討していった方が経費の削減にもつながるのかなと思えます。そのあたりも連携協議会で検討していきたいですし、事業推進部会でもご意見をいただきたいと思えます。何年先かという話もありましたが、これも難しい話で国でも3つくらいの組織に分かれていまして、一番長期的な目で見ているのが20年後です。20年後はこんな話一切していないと思えます。自動運転やドローンがメインになってくると思えます。5年先くらいで検討しているのが、ICカードを使うのは導入にお金がかかるので、ICカードは実は5年先でも考えていません。どれがいいのかは一概には言えませんが、ただ、三重県の現状で言うと三重交通さんのエミカはいろんな車両に導入するにはお金が結構かかるので、コミバスに使うというのは今のところ考えられていません。それもあって伊勢市さんは手渡しの乗り継ぎ割引券にしています。その辺もいろんなシステムを使えば安くなると思うので、おっしゃっていたように近々でいろんなシステムが導入されてくると思うので、今でも携帯で全部払える時代ですので、そういったことも視野に入れながら進めていければと思います。皆さん安いとわかれば使ってくれると思えますので。

委員 今度の消費税増税が、皆さんがスマホを持たれる転機だと思います。

部会長 携帯で支払うとかなり割り引かれるので、僕もほぼ携帯で支払っています。公共交通も割引が効きますので。割引制度が導入されれば利用を促進していけばいいと思えます。土日運行と増便についてですが、予算の許す限り導入すればいいと思えますが、目標値を設けて実験運行として一定期間運行すべきで、目標値に届かなければ運行すべきではないと思うので、もし運行するのであれば実験運行をしっかりと。今までよくあるのが実験運行をしてなあなあで本格運行してしまうというのが多いですが、およそ見ていると最終的には赤字で大変になっているところが多いので、ある程度目標値を定めて、例えば半年にしてそこから改善して、もう1回運行して駄目だったら運行しないなど決めておかないとなあなあで運行することになります。あと、双方向運行は予算的に難しいんですよね。やるとすれば運賃をはるかに上げないといけなのですが、運賃を上げると利用者が減りかねないので、慎重に考

えるべきだと思います。また、ナッキー号は利用者が増加傾向なので、あまりいじるとどうなのかなということもあります。あのまま増加していくとは考えにくいですが、減っているわけではないので大きく路線を変えたりはしない方がいいのかなと思います。

委員 ワンコインは大きいですよ。

部会長 運賃についてもそうですね。高齢者の方にとっての100円というのはかなりの負担になっているというのはいろんなところで聞くので、100円値上げする勇気は相当なものだと聞いています。ただ、時代背景も見ながら値上げも仕方ないのかなとは思いますが、すぐにするというわけでもないなので状況を見ながら考えていただきたいと思います。他にはよろしいでしょうか。それでは第4回名張市地域公共交通会議事業推進部会を終了いたします。ありがとうございました。