

平成28年第2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28年11月29日(火)

午後3時00分より

場所 名張市役所 庁議室

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)

木寺 正仁(市民公募)

田麿 雄一(保育所(園)保護者会連絡協議会会長)

勝木 祥文(名張商工会議所 総合商業部会長)

田中 明子(名張市地域環境部長)

(2) 事務局

都市整備部都市計画室3名

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事概要

(1) コミュニティ交通の事例紹介(熊野市)

①中平部会長よりスライド資料による説明

②質疑応答、意見等

(質問)

紹介事例では、路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、鉄道などが利用されているということだが、競合が起こってお互いに足を引っ張り合うのではないか。

(回答)

競合が起こり得るということはあらかじめどの関係者も把握していて、その上で協力し合って運行しているのが現状である。もっとも、今は高校生の通学については主にバスが役割を担い、高齢者の移動については乗合タクシーが担当するなどの形で、自然と棲み分けができています。

さらに、公共交通空白地有償運送においては、設定されたエリア外で運行することが原則としてできないが、熊野市における事例では鉄道駅までは出られるようにしている。ただ、これも駅まで出る「行き」だけであり、駅から自宅までの「帰り」は他の交通手段を用いる必要がある。なお、このような片道だけの利用方法になることは、事前に公共交通空白地の住民には説明された上で導入されているものである。

(質問)

空白地有償運送が「行き」しかないということだが、他の交通手段を用いなければならないとすると、「帰り」の方が運賃額が高くなるのではないか。

(回答)

「行き」よりも「帰り」の方が運賃等はずっと高くなるはずである。それでも、病院の予約時間などの利便から「行き」は駅まで移動し、それぞれ自分の用事を済ませて、都合のいい時間に各自の手段で帰ってくるというような形をとっている。

(質問)

紹介事例でのコミュニティバスの運賃設定は100円とか200円とかの定額で行なっているのか。

(回答)

熊野市では距離制で運賃を設定している。基本は100円から始まり、距離によっては最大600円までかかる。当初から受益者負担をしっかりと行う方針で進められてきた。

(意見)

コミュニティバスで運賃100円という料金設定を行うと、結局は「安かろう悪かろう」ということになってしまう、というジレンマがあるように思う。

(回答)

定額100円で行なっている他の市町も、運賃収入の収益だけでペイしようと考えているわけではない。経済活動など、人の移動に伴う様々な活動の効用を総合的に考慮して、あえて多くの人たちが利用しやすいよう安い料金設定をしているという場合もある。

(意見)

公共交通の効用を総合的に考えるに当たっては、導入当初に詳細な分析を行った上で導入の可否を慎重に検討すべきではないか。

(回答)

学者が行うような細かい分析を公共交通の導入前に行うとすると、予想すべき要素があまりにも多く、たいへん複雑なものになってしまうおそれがある。例えば、紹介した

熊野市においても、当初の想定ではそれほど観光の集客に重きを置いていなかったが、世界遺産登録などの事情も相まって、公共交通利用者が増える結果となった。

(意見)

名張市としてはコミュニティバスを運行すること自体が先決事項となっており、しかし「安いけれど不便だから乗らない」という状況に陥っているように思う。整合性のある運行の仕方が求められるのではないかと。

(意見)

熊野市では高齢化という厳然とした社会状況を捉えたところに、乗合タクシーという手段がしっかりと整合性を持ち得たのだと思う。一口に整合性といっても、どのような利用者をターゲットにするかによって、描かれるストーリーも変わってくるのではないかと。

(意見)

名張市においては、概ね平成 12 年度国勢調査までは、近鉄を利用した通勤通学が最も多く、各市街地から駅までを路線バス（三重交通）が担い、駅から大阪までを鉄道（近鉄）が担うという役割分担の形であった。だから、市内における公共交通を考えることは、すなわち各市街地から駅までの移動をどのように処理していくかを考えることであった。

しかし、平成 17 年度国勢調査の頃から、主な通勤移動先が大阪から伊賀市に変わったことや団塊世代の大量退職を背景に、市内の昼間人口が増えるという事態が起きてきた。そのような市内での循環的な移動利便性を図る必要性から、市街地循環バスとしてナッキー号が平成 16 年度から運行している。

(回答)

なお、乗合タクシーなどに代表されるデマンド交通のデメリットだが、乗りたいという需要がありすぎると配車が困難になってしまうという問題がある。

(意見)

人口が密集した市街地でデマンドタクシーを実施しようとしても、それなりに需要が多い場合には、初期費用も相当にかかってくると思う。

(意見)

視察をした玉城町のデマンド交通では東大が開発したシステムを用いた配車システムを導入し、無料で使えるというものであった。

(回答)

玉城町はかなりの債務を使ってデマンド交通を運行・運営している。他方、熊野市では「後世に債務を残すくらいなら運行しない」というような考え方で最低限の導入を果たした。

(意見)

ほとんどの住民は、自治体の債務や将来世代の負担のことなどは考えず、「無料なら嬉しい」くらいの感覚で公共交通を利用していると思う。

(意見)

そうすると、結局は「財源があるから運営できる」という話に落ち着くのではないか。

(回答)

たとえ財源があっても、安定的な運行が見込まれないことを理由に廃止すべきかを議論している市町も愛知県内にある。

(意見)

名張市のコミュニティバスは「安かろう悪かろう」の状況で、不便だが我慢しようという側面がある。また、コミュニティバスの運営を地域の人たちに任せることに固執しているのではないか。

(意見)

仮にフルデマンドの公共交通を整えたとしても、それが何年使えるものであるかは未知数であり、公共交通だけに大きな額を投入することには懸念もある。利用者アンケートだけでは読み取れない、住民の声を生きたデータとして使えるよう工夫する必要がある。

(回答)

熊野市の事例では、導入の可否を検討する段階で、高齢者福祉関係部署や社会福祉協議会、民生委員など、地域の中に入って行って住民の生の声を聞く人たちが重要な役割を果たした。

(意見)

人口割合や年齢層を考えて全体のシステムを構築しなければならない。利害調整だけでは長続きしない。公共交通全体の整合性を、誰かが俯瞰的に見るべきである。

(意見)

この地域公共交通会議事業推進部会が、正に市の公共交通全体のシステム構築のための会議ではないのか。

(意見)

導入当初や現在はうまく運用されていたとしても、すぐ時代遅れになる可能性があるから、住民からの生の意見を聞いて、絶えず新しいものにしていく必要がある。

(意見)

市内の各地域づくり協議会が関わっているバスとして、百合が丘「ゆりバス」やすずらん台の「ライフサポート」などがあるが、地域住民からの声を拾い、ニーズに寄り添う形でスーパーなどに行くことができるよう運行をしてきた。また、桔梗が丘ではデマンド交通の試行を今年10月から行っている。

旧町地域ではかつては駅が近いと言われたが、高齢者にとってはその駅さえも遠くなっている。そこで、総合福祉センターふれあいでは「ふれあい号」を走らせているが、65歳以上の高齢者を対象としていることから子どもは利用することができないなど、認可等の関係から運営上の小回りが利かない部分もある。

(意見)

公共交通は長持ちできるシステムを構築する必要があり、付け焼刃の施策では続かない。

(意見)

今までは三重交通や近鉄に任せることでうまく運営されてきた名張市の公共交通が、市や各地域なども役割を分担しなければどうしても機能しないという時代状況に変わってきた。もちろんシステムは疲弊するものであるから、変えるべき部分を変えることで未永く存続できるやり方を探るべきである。

(意見)

津市のデマンド交通では、各地区における自治会からの細やかな意見が集約されているが、それぞれの地区において住民ニーズが変わってくると、その変化に比較的速やかに対応しているようである。運営する中で赤字が出た場合、4分の3を津市が補助し、4分の1を自治会が負担することになっているが、「自分たちがバスに乗れば赤字が減る」ということをしっかりと理解している。

(意見)

公共交通に対する市からの支援のあり方も多様である。他市町でよく見かけるのは、期限と収支率などを設定して、いつまでにどれだけ収益が上がってこなければそこに住む住民はコミュニティバスが要らないものと判断して導入・運行しないと決める。それに対して名張市は、各コミュニティバスに300万円の定額補助を行うが、それぞれのやり方には口を出さない。メリットとデメリットはあるだろうが、少なくとも関係者にとっては、じっくり取り組めるし、ノルマがない。

(意見)

そういう名張市のスタンスでやってくれる方が、実際にバスを運行している方々はありがたいと思う。

(意見)

補助金300万円の効果が具体的にどのように現れているかと問われると、それを評価するのはなかなか難しい。「ほっとバス錦」では利用者の母数自体が減っているため、値上げを行い便数も減らすなど、状況に対応する形で運行側から変わってきている。

(意見)

例えばターミナルを作るなどして乗り継ぎなしで行けるように、機能性とか整合性と

かを考えるべきである。

(意見)

親族が百合が丘の「ゆりバス」を3日に1回ほど利用している。スーパーに行くというニーズに合わせたバスで、実際に買い物のために重宝しているようである。そこで、そのようなスーパーに向かうバスを運行しているなら、目的地のスーパーから運行協力金を出してもらうことはできないか。スーパーや病院だけを巡るバスがあつていいと思うし、その際運行ルート沿線のスーパーや病院に対する協力金の依頼について考えてみたらいいのではないか。

(回答)

ある目的に特化したバスとして、伊賀市のマックスバリュが運行している無料のお買い物バスがあるが、「公共交通」の枠からはみ出るので、このような公共交通全体を考えるような会議に関係者が出席してくれないという側面がある。

(意見)

NPO法人バスネット津が運営している「ぐるっと・つーバス」というバスがありますが、病院ついでのお買い物というニーズに合わせた路線設定になっている。これは三重交通の路線と競合するが、三重交通も協賛しており、津市からも一定額の補助がある。

(意見)

名張市内の病院やクリニックでも無料送迎バスを走らせているところがある。他方、競合が激しくなると三重交通が撤退してしまったら、市内の公共交通全体が立ち行かなくなってしまうおそれもある。何とか共存を図っていくという方向で模索しなければならない。

(意見)

病院やスーパーに行くバスが走っているとしても、行ったきり帰って来られないというのでは困る。

(意見)

かつて名張市内にあった路線バスの運行ルートも、運行廃止後に地域が主体となって運行することを検討した段階で、重複などの無駄を極力省いてきた。また、例えば「ほっとバス錦」には希望の場所で乗降できる「フリー乗車区間」という柔軟な部分があり、こういうのはニーズに合わせた地域のアイデアでしかできないと思う。

(意見)

バス停が自宅から遠くにあるというだけでバスに乗らない人も多い。手を挙げたら乗れるというような方法を検討する場合、モデル地区を作ってみたらどうか。

(回答)

バス停の位置については警察署が関わるが、担当者次第で設置の可否が変わることもある。

(意見)

アンケートをとってみて、「いずれバスに乗る」というような回答がよく出てくるが、「今は乗らない」ということを意味している。

(意見)

お年寄りが家に引きこもっているというのはやはり本人にとってよくないので、外に出る機会としてバスを活用してほしい。今では何か目的があるわけではないのにバスに乗っておしゃべりを楽しむなど、移動だけではない使い方をする人もいるようである。こういうのは、本当の意味での「コミュニティ」バスと言えるのではないか。

(意見)

「はたっこ号」に関して、平常通り走っている姿を見て安心するというような話も聞く。単なる移動手段だけでない付加価値が生まれているのではないか。

4. その他

(1) 事務局よりその他の資料の説明

① 「利用推進事業実施報告」

(交通安全フェスタ 2016、かがやきフェスタ、とれたて! なばり 2016 におけるバス利用促進イベント)

② 「名張市観光実態調査・分析・検証」

③ 改正道路交通法パンフレットと高齢者の免許返納特典

④ とばすまっぷ(鳥羽おすすめマップ)の紹介

(2) 健康マイレージの取組み紹介

(3) 主な意見

- ・観光に力を入れるなら、紅葉や桜の季節に運行するバスや滝めぐりをするバスがあつていいのではないか。
- ・高齢者の趣味としては山登りが多いので、電車とバスの利用促進によって赤目四十八滝に呼び込む工夫ができればいい。

(4) 次回の予定、その他連絡事項

- ・次回の事業推進部会開催予定

平成29年1月10日(火)(13時30分～)(なお、使用可能な会場を確認する)

- ・たとえば、次回のテーマとして、

①公共交通利用者として設定すべきターゲット層(例えば、自家用車利用者でもなく福祉有償運送利用者でもない層)

②通院や買い物など目的に特化したバスのあり方

③高齢者の免許返納と公共交通の役割など

が挙げられる。

- 地域連携部会においては、部会委員の新規加入の是非を書面決議によって決する予定である。
- 現在、近大高専において、バス停のアクセス性に関する調査を進めているが、今後、必要に応じて協力されたい。