

平成28年第3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1月10日(火)

午後1時30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)

都志見 耀代(市民公募)

田摩 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

(1) 高齢者の免許証返納と公共交通の役割について

事務局より資料に基づき説明

(質問) 運転免許の卒業証書の説明があったが、公的な証明書として機能するのか、または、単に賞状的なものか。

(回答) 公的なものとしては、警察で交付を受けることができる運転経歴証明書があります。

(意見) 三重交通路線バスについて、運転免許返納者に対するセーフティーパスの制度が3月1日から拡充され、1か月あたり5000円でどの路線でも乗り放題になる予定である。従来は65歳以上の年齢制限があったが、年齢制限も撤廃される。3か月13,000円、6か月25,000円、1年間48,000円で全路線

乗り放題。パスを買わずに現金で乗車する場合は、運転経歴証明書を提示すれば運賃が半額になり、また、同乗者も1人に限り半額になる。

(質問) 返納した時期はいつでもいいのか。

(回答) 運転経歴証明書を持っていればよい。返納してもこれまでバスを利用していなかった方もいると思うが、利用促進を図るため、たとえ1か月利用してもらえればということだと思う。

(質問) それは、前からやっていたのを少し拡充するということになるのか。

(回答) 以前は65歳以上の年齢制限があり、6か月と1年しかなかったため、金額も大きくなるためハードルが高かったのではないかと。1か月、3か月の設定により少しは乗っていただけるようになると思う。

(意見) 市でも平成10年ぐらいに、「お出かけシルバーカード」という制度があり、高齢者の引きこもり対策として1年間3000円を補助していた。65歳以上の高齢者全員を対象として実施したが、「孫にあげた」などの問題が起こってきた。10数年前のことであるので、家族形態や高齢化の進展状況など違う面もあるが、誰でも利用できるという形での配布の仕方は問題があるのではないかと思う。他市で住基カードの交付手数料無料といった取り組みも実施されているが、市として推進したい施策とうまくタイアップしていくということも一つのアイデアだと思う。

(意見) 高齢者の免許返納に伴って移動手段がなくなることについてどう対応していくかについて、多くの施策が金銭的援助中心のものになっている。返納者の移動手段をどうしていくかという面から考えると、単に金銭的援助によってでは移動手段の確保とはいえず、利用しやすい公共交通にしなければ有効なものにならないと思う。名張市の厳しい財政状況を考えると、公共交通ネットワークをいかにうまく組んでいくかという知恵を絞っていくべきである。

(意見) 昨今、自動車の性能もよくなってきており、人が立っているのを検知して自動で止まるようなものもある。そういう技術がさらに進歩してくると、免許を返納する人が減ってくるのではないかと考えられる。

現在、高齢者の事故の割合が高いと言われているが、高齢者の人口が増えていることから、高齢者の事故割合が高くなっているだけであって、マスコミでよく言われるように高齢者の運転が危険だとは一概には言えないが、高齢者が加害者となる死亡事故が増えてきているというのは問題である。高齢運転者に対する対策としては、公共交通の利用や電動自転車の購入に対する補助、自動運転の自

動車に対する補助など色々な考え方がある。

(意見) それですべて解決するというのではないが、目的地別の公共交通の運行というのが有効であると思う。高齢者にとっては非常にわかりやすいと思うので、移動手段として検討すべきであると思う。すべての人の様々なニーズを公共交通で賄うのは無理があると思うが、スクールバスなどは学校の往復が目的であり非常にわかりやすい例であるように、そういった目的別のルートが求められているのではないかと思う。

(質問) アピタへ行くためのアピタ号のように、商業者が誘客のために独自で運行されているものがあるが、商工会議所としてそういったことは考えているのか。

(回答) 会議所内では現在、そういった話は出ていないが、今後の課題としていくべきだと思う。商店会といったレベルでは力が及ばないが、イオンなどの大型商業店舗であれば可能ではないかと思う。

(意見) 最近では開業医が独自で送迎を行ったりしているように、個人のニーズに対してそれぞれの事業者や関係団体等が動き出そうとしている。そのような中で、公共交通をうまく関連付けていくことが必要であると思う。

(意見) 百合が丘で運行している移動支援サービスは、2か所のスーパーに行くことを目的としているが、利用者が多いかというところでもない。公共交通も含めて、自分の行きたい目的地に行き帰れるということが徹底されるシステムであれば、利用者の意識も変わってくるのではないかと思う。

(意見) 商業施設等と連携し、高齢者が中で待たせてもらって、バスが来たら知らせてもらえるようなシステムができればよいと思う。名張駅の東口には座る場所も雨風をしのげる場所もなく、かといって駅舎の屋根の下にいと、バスが来ても乗場まで間に合うのかという状況である。高齢者にとって利用しやすいバス停、施設の提供が必要である。

(質問) コンビニがたくさんあるので、コンビニ事業者と提携して駐車場へバスを乗入れるなどの対応はできないのか。また、コンビニの中で待たせてもらえれば、待っている間にコンビニを利用するというように、コンビニ側のメリットもあると思う。

(意見) 既存施設を活用するというのはいい案だと思う。コンビニには、公共料金の支払や宅配便の配送など、あまり知られていない機能がたくさんある。そういう面でもメリットがあるのではないかと思う。

(意見) 最近ではコンビニの中にもイートインスペースがあり、また、ガラス張りになっているので、そこを活用できると思う。

(意見) バス停の屋根などは道路を占有することになり、道路の適正な管理等の面から考えると、問題がある場合もあるのではないかと思う。また、商業施設の駐車場を借りる場合についても、そこで起きた事故は誰の責任になるのかなど、様々な問題が想定される。

(質問) 以前に名張でもフリー乗降があったように思うが、現在どうなっているか。

(回答) ほっとバス錦の一部区間でフリー乗降制度が実施されています。

(意見) 名張では、路線が入り混じるようなバス停はないので、高齢者のために路線バスにフリー乗降制度を導入すればよいのではないかと思う。

(意見) フリー乗降には警察の許可が必要であり、交通量の多い国道などでは許可が下りないはずである。

(意見) 乗車時はバス停を利用するにしても、降車時はフリーで降りれるよう融通を聞かせてもいいのではないか。

(意見) 利用者の利便性の確保も重要ではあるが、事業者にとっては、安全な移動の提供が一番のサービスである。

(2) 目的別運行のあり方について

(3) 公共交通利用者層の検討について

事務局より一括して資料に基づき説明

(意見) 昨年度実施したアンケートの結果を分析したところ、バスについては利用者満足度が意外に高いので、一度利用者になってもらうことができれば、継続して利用してもらうことができるのではないかと思う。

(意見) 市民が求める交通の将来像について、上位3つが公共交通に関することであり、4番目が自動車に関することであるが、ポイントが大きく下がっているところを見ると、現状では公共交通の利用が不便であるため、自動車を利用せざるを得ないが、「公共交通が充実していれば利用したい」という市民の気持ちが表れているのではないかと思う。そのためには、抜本的な見直しを検討していくことも必要ではあると思うが、並行して現在不満のある部分をできるところから解消していくことが必要ではないかと思う。具体的な例として、アンケートでも要望の高い「ナッキー号の休日運行」に取り組んではどうかと思う。

- (質問) 今すぐすべきこと、今すぐできることについては、やっていった方がよいと思う。
また、目的別運行を議題とするということは、行政としてはこれを検討すべき課題の1つとして認識しているからですか。
- (回答) 利用者層のターゲットを絞るためには、公共交通に何が期待されているかを把握することも重要であるためと考えています。
- (意見) 公共交通が充実したものになれば、現在、自動車を利用している方も公共交通に乗ってもらえるようになるというのが理想であるが、資料3のアンケート結果を見ると、自家用車を利用している人の割合と今後も公共交通を利用しないと回答した人の割合がほぼ一緒であることから、現在、自動車を利用している人が公共交通に転換することは考えにくいのではないかと思う。
- (意見) 子育てをしていると、時間的制約があり、公共交通では行きたいところをすべて回ることができない。そういった点から自動車を利用するのだと思う。東京に住んでいた時には頻りにバスが運行されているのでバスの予定もたてやすいが、名張では、一度乗り遅れるとナッキー号では1時間半後となってしまう。また、自動車利用と公共交通利用では所要時間が2～3倍違うので、自動車を持っている人が公共交通を使うということはほぼないのだと思う。
- (意見) 自分の自宅周辺を走っているバスがどこへ行くのか、どこに停まるのかということを知らない。電車の場合は時間もはっきり決まっていて、目的地もはっきりしているが、バスの場合は、目的地は分かっても経路や所要時間などが分からないので使わない。そういった部分の情報提供が必要であると思う。
通院、買い物など目的に合わせた分かりやすいバスがあれば、私たちも使うと思う。また、名張では夜11時ぐらいになるとタクシーが運行しておらず、公共交通が利用しにくい状況になっているから、目的別運行の1つとして夜間に酒類を提供する店舗を回るバスというのも考えられると思う。
- (意見) 買い物も飲酒も生活の一部であって、そういったニーズが存在することから、酒類を提供する店舗を巡回するバスのアイデアは面白いと思う。
- (質問) インターネットの経路検索などでは、最寄り駅までの経路表示になっているが、バスまで表示するというのは難しいのか。
- (回答) 鉄道は乗場の案内まで表示されるが、その理由としては、定時性が確保されることがあげられる。リアルタイムでバスの運行位置などの状況を知らせるバスロケーションシステムというものがあり、豊田市などで実施されているが、莫

大な費用がかかる。

(回答) 三重県で「公共交通見える化事業」を実施しており、コミュニティバスについてもバス停位置の座標や時刻表等の情報を提供すると、ジョルダン、ナビタイム等の経路検索が可能になる。名張市としても、すでに情報を三重県に送っており、確認作業を経て、後日、検索が可能になる予定である。

(意見) いくら携帯で見れるようになったとしても、公共交通を利用される方は高齢者が多く、そういった方々がスマートホン等を使って検索することは、現実的には考えにくい。どの年代であっても自由に移動したいという思いがあるので、そういった方のためのニーズに対応していくための社会実験等にまず取り組んでいくことが必要ではないかと思う。

(意見) 公共交通で自家用車なみに動き回るということは、まず難しいと思う。名張のバスはほぼ駅へ向かって走っており、それでは高齢者にとっては使いにくい。買い物、通院などの目的別運行のあり方や商業施設、病院などの駐車場にバス停を設置するなど、バス停のあり方を見直していく必要があるのではないか。

(意見) パソコン等については、現在75歳以上の高齢者などでは難しいが、これからの高齢者なら対応可能だと思う。

(意見) デジタルだけでは有事の際には対応できないと思うので、アナログでもサポートしていくことが必要であると思う。分かりやすいバスマップのようなものが要だと思う。

(意見) しっかりした情報提供があれば、帰りのことまで検討できると思う。もう一つ大切なのは、所要時間である。交通渋滞などで確実な時間は出しにくいとしても、情報をしっかりと提供していくことは重要であると思う。

(意見) 具体的に取り組んでいけそうな案を検討して、次回会議で提案していったらどうかと思う。ナッキー号の料金の見直しや休日の運行などについて、検討してもらいたい。また、利用促進のイベントでも、バスを見るだけでなく利用する方向へ誘導していけるような取組も合わせて実施していければと思う。

(回答) 資料編P25にナッキー号の改善要望について記載があり、土日の運行については30.5%の数字となっている。土日に運行するにあたっては、平日のルートと同じにする必要はないと考えるが、休日にどういうルートをとっていくべきか、また、そのためにどういう社会実験が必要なのかというところをこの部会で検討していただきたいと考えている。

(意見) 羽田空港からのモノレールは13分に1本運行されており、そのことが明確に表示されていることから、確実に認識している。市内の公共交通について、分かり

やすい情報を擦り込んでいくということが大切であると思う。

(意見) バスについての認知度が低ければ、移動する際の選択肢にバスが入ってこない。しっかりとした情報提供を行っていくことによって、バスが移動手段として選択されることに繋がってくると思う。

(意見) 高齢化や免許返納の問題を考えると、目的別運行というシンプルなシステムを考える必要がある。それに加えて、名張市として免許返納者に対する支援などを実施していただけるのであれば、それはそれでお願いしたいが、金銭的な支援だけでは解決できない問題であると思う。

(意見) 通勤や通学で自転車を利用する方や徒歩の方もいるので、そういった方にもやさしい道づくりをしてもらいたい。

(回答) 通学路については、教育委員会主導で通学路の安全点検が実施されており、通学路上の危険箇所について、学校、地域、警察、行政が立ち合いのうえ点検を行い、すぐできるものから時間を要するものに分類して、対策を実施していくものです。すぐ取り組むべきもので、行政として予算の都合で対応できないものについては、地域で対応していくという声もいただいており、地域と行政が連携しながら取組を実施している。

(意見) 桔梗が丘駅から西原町へ抜ける道が全然整備されず、自転車では利用しにくい状況にある。

(回答) 道路整備についても、都市計画道路については優先順位があって、予算の都合で整備が遅れるということもあると思う。今後人口が減少していく中では、既存の道路を補修しながら使っていくというのがメインであって、道路の拡幅や高規格道路の新設などは厳しくなってくると思う。

(意見) 免許証返納後の同等の証明となるものについては、警察で申請することになるのか。

(回答) 免許返納後、5年以内に警察署か運転免許センターへ申請することにより、運転経歴証明書が交付されます。

(意見) 市内のバス停で屋根のあるところは少ないのか。

(回答) 春日丘のメイン通りのバス停には屋根が設置されている。

(意見) 百合が丘では、地域づくり協議会と業者とが共同でベンチを設置している。高齢者が立ってバスを待つのは疲れるので、そういった取り組みを実施している。

(意見) 都会ではバス停に屋根や囲いがあって、そこに企業の看板などが設置されている。

地方でもそのような形で資金を集めれば、屋根等の設置ができるのではないかと。歩道に設置することの問題もあると思うが、道路設計の段階で、屋根や囲いなどのバス待合施設の設置についても考慮しておくべきである。

(意見) バス停は高齢者にとっては、座って待てる、雨風がしのげるということが重要である。

(質問) 事業推進部会ではそういったことも提言できるのか。

(回答) これまでは交通事業者に設置要望するしかなかったが、これからは協賛金の獲得を背景として交通事業者に施設整備を提案するなどの手法をとっていけないのではないかと考えている。

(意見) バス停のネーミングライツを売るというのも一つの方法である。それを基にして屋根を付けることもできるのではないかと。

(まとめ) どの議事についてもすぐに結論の出る内容ではないので、会議を重ねていく中で皆さんの意見をお聞きしながら、最終的に事業推進部会としての方向性を決めていきたい。次回会議では、本日検討した議題について、再度検討いただき、引き続き議論していきたいと考えている。

(4) その他

次回開催は、2月14日(火) 13:30～ 庁議室