

平成28年度第2回 名張市地域公共交通会議 地域連携部会 議事概要

日時 平成29年1月11日（水）

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

氏名	摘要	備考
会長が指名する者		
室谷 芳彦	はたっこ号（名張市地域公共交通会議委員）	部会長
我山 博章	ナッキー号 都市整備部長（名張市地域公共交通会議委員）	
田中 明子	地域環境部長（名張市地域公共交通会議委員）	
中平 恭之	近大高専（名張市地域公共交通会議委員）	
名張市地域公共交通会議が必要と認める者		
福本 房生	ほっとバス錦運営協議会	
滝川 晋	ほっとバス錦運営協議会	
福岡 勝義	薦原コミュニティバス運営委員会	
福田 富彦	薦原コミュニティバス運営委員会	
前川 尚三	緑が丘コミュニティバス運営協議会	
中島 慎浩	美旗地域コミュニティバス運営審議会	
島田 光夫	美旗地域コミュニティバス運営審議会	
山寄 和明	国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会	
中野 博	国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会	
川崎 泰之	赤目まちづくり委員会コミュニティバス推進協議会	
藤永 和生	赤目まちづくり委員会コミュニティバス推進協議会	

(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

事務局より地域連携部会の設置趣旨、目的、役割などについて説明

(1) 各コミュニティバスの現状と課題について

○ほっとバス錦運営協議会

ほっとバス錦は、市役所から奈良県宇陀市の大和龍口まで約30分程度で結ぶ路線。従来、三重交通が不採算路線として運行していたが、廃線に伴い住民アンケートなど地域の意向を踏まえて、従来のルート、料金体系をベースとして、一定額ではなく距離制で平成20年4月に運行開始。当初は利用者も多く補助金も含めて収支は安定していたが、近年は利用者が減少。要因としては利用者であった高齢者及び地域住民の絶対数の減少があげられる。平成20、21年度は単年度収支黒字であったが、22年度からは赤字となり、利用促進啓発イベントの実施やルート変更を実施してきたが、平成27年度には約80万の赤字となり、平成28年10月から運賃値上げと1日5往復

から4往復への減便に踏み切った。

○薦原コミュニティバス運営委員会

コモコモ号は、距離制ではなく一乗車100円で、起点は葛尾からの便と鶴山からの便があり、共に終点は桔梗が丘駅とする2路線である。乗車率の向上を図るため、アンケートを実施し、バス停の増設に加えバス停に上屋根の設置も試みており、利用者は減少せず横這いで推移している。課題としては、利用地域に偏りがあり、詳細な利用実態調査が必要と考えている。地域需要によっては、地域づくり委員会で検討している、俗にいう「お助け隊」の様な取組みとの役割を整理していきたい。収支は赤字で地域づくり委員会から年間25から30万円程度を補填。アンケート結果では200円程度までの値上げは容認いただける回答もあるが、できれば値上げはせず地域づくり委員会や沿線事業者等との連携を深め検討していきたい。

○緑が丘コミュニティバス運営協議会

平成21年の運行開始から累積赤字がかさんできたため、平成25年に100円から120円への値上げを実施した。値上げ後は単年度黒字が続いており累積赤字が徐々に減少している。これまで、停留所に子供の絵を展示したり、花を飾るなど、バス停を重点的に整備してきた。今後の取組みの視点はモビリティマネジメント施策にあり、みどり号通信やケーブルテレビでの情報発信や、新たな利用者ターゲットとして高齢者だけではなく子どもを対象としたバスの乗り方教室を開催している。赤字体質、継続性の確保が共通課題であると思うが、コミバスの運営にはソーシャルキャピタルの醸成・活用が必要だと考えている。

○美旗地域コミュニティバス運営審議会

平成24年から1日3往復6便の形態で運行開始し、その後、乗り込み調査によるニーズ把握などを経て、平成25年から1日4往復8便に増便。乗車人員は、平成24年、25年はほぼ横ばい、25年から26年は前年対比で減少傾向にあったが27年からはV字回復で増加した。身体障害者等の方々の運賃無料化もいち早く導入し、また、はたっこ号を利用したサークル活動や催し物の開催など、広く地域づくり活動との連携を図り、利用機会の増加や利用啓発に努めている。こうした活動を続ける中、当初は必要ないと考えていた地区からも運行要望があり、29年4月から美旗地域の全てを網羅する新ルートを整える予定である。なお、隣接する伊賀市のきじが台にも当初から市境を超えて運行しており、伊賀市からも運行補助をいただいている。これまで黒字経営で赤字になったことはないが、同一料金の運賃体系について、距離制を望む意見はいただいている。

○国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会

国津地域は、平成元年に国津小学校が複式学級になった危機感から、地域の子育て世代が中心となり、地域づくりが進められた。

地域内には三重交通の布生線が1日5便で走っていたが、利用者の減少から廃止され、その後運行された廃止代替バスも利用者が伸びず廃止となった。

平成16年にあららぎ号の実証運行を開始したが、利用者数は伸び悩みアンケートを実施した結果、運賃値上げと共にルート見直しを実施した。三重交通との乗継環境、バス停のきめ細かい設置、地域づくり活動との連携など、利用者目線の小さな改善の結果として利用者が増加した。

また、当時、あららぎ号はコミバスの先進地事例として全国から多くの視察を受け入れていたのので、各区長など誰もが視察対応が可能ないように勉強会や視察など研鑽を積むことで地域内での理解を深めることができた。

○赤目まちづくり委員会コミュニティバス推進協議会

現在、赤目地域につきましては勉強中のございまして、本日は皆様のお話を聞かせていただきま

して、今後の参考にさせていただきたいと思います。

○名張市（ナッキー号）

ナッキー号については年間、約1,750万円の運行経費に対し料金収入が約400万円で、料金だけで見ると収支率は22.8%となる。地域で運行いただいているコミバスは、元々民間事業者の不採算路線若しくは路線の無い空白地であるため、過去から採算が取れないエリアであり、一方でナッキー号は市街地循環型として市街地をより便利に移動していただく役割であるため、便利であるといった利益を受ける方々にはそれに見合う負担をいただく必要もあるかと思うので、収支率は地域コミバスよりも良くならなければならないと考えている。ナッキー号は市内を全て網羅するものではないので、受益を受けていない市民の皆様を含めて、都市の利便性向上のためにどの程度税金を入れることにご了解いただけるのかといった議論と合わせて料金の議論がひとつの課題である。また、ナッキー号は1乗車100円で1日6便一筆書きの運行で1周約90分で運行している。多くのご要望をいただいている内容は、双方向運行と土日運行などサービスに関わることであるが、バスを双方向に2台運行すると経費は2倍かかるが収入は2倍にはならない。そうすると赤字も2倍に、税財源の投入も2倍になるということもあり、この会議も含めて広く意見を聞かせていただき、どの程度の負担を求めるのが妥当なのか、公共が提供するサービスの水準はどのあたりか、合意をいただきながら検討してまいりたい。

【意見交換概要】

（質問）利用用途や年齢など利用制限を設けている場合もあるのですか。

（回答）年齢制限は設けていませんが通学には利用できないといったルールはあります。

（質問）コモコモ号はバス停に屋根を付けたとの報告がありましたが、その資金繰りはどこから。

（回答）平成28年度のゆめづくり協働事業の一部を活用しています。設置に向けては、設置場所の条件、市に対する道路占用許可や警察への道路使用許可など手続きは大変ですが、今回は諸条件をクリアできる場所でした。

（質問）地域づくり協議会の取組みとして、いわゆるお助け隊の取組も検討されているとのことですが。

（回答）現在、先行事例の視察なども行い次年度から実施する予定ですが本格的な取組みを検討する段階でコミバスとの連携ができないかと考えています。

（意見）美旗地域も移動支援の要望は結構ありますが、白タクではないですが法的にはグレーだと思います。やろうと思えばできるとは思いますが、事故など何かあった場合はドライバーに責任が及ぶ、そうした時に組織として善意で活動いただいているドライバーを守ってあげなければならない。しかし現況では守り切れないので、国などからきっちりとした制度なりが示されるまでは取組まない考えです。

（質問）みどり号で累積赤字があったとのことですが、その補填はどのようにされていきましたか。

（回答）自治会からの支援となりますが、当初の出資金30万を切り崩していました。その資本金とも言える出資金を基に戻すために努力しており、あと7万程度のマイナスです。

（質問）あららぎ号で中学生の通学に関しては、有料でしたか。

（回答）中学生は通学の際は無料で、その他は有料でした。また、小学校も含めて通学に利用いただいていたが、いわゆるスクールバスとしての位置づけではありません。

平成18年10月まで、あららぎ号は当時の道路運送法第80条で運行していましたが、白ナンバーですので無許可で運行しているのではないかと警察へも通報もあったようです。そ

の後、法改正もあり現在の79条の登録で車体にも登録番号を掲示し運行しています。

(質問) ほっとバス錦の料金体系は定額制ではないとのことでしたが、距離に応じて設定されているのですか。

(回答) 距離といますか、地域単位のブロックで料金を変えています。同一ブロック内なら距離に関係なく一定ですが、ひとつでも違うブロックのバス停まで乗ると加算されますので、それはそれでどうしても不公平感はあるかと思えます。ただ、統一料金では収支面で運行に支障をきたしますし、元々あった三重交通の路線バスの料金体系に準じて設定しましたので、地域の皆様にご理解いただきました。

また、10月に値上げもさせていただきましたが、料金を下げるのは容易いですが、上げるのは難しく、地域の皆様には実情を説明させていただく機会を色々と設けてご納得もいただきました。

いずれにしても収支を考える中、料金を変えることは大変ですが、かと言って当地区は住宅地もない旧村落で、新しく住民が増える見込みもありませんし、高齢になったからといって免許をお持ちのかたはバスには乗ってくれません。特に500円区間の大和竜口も過疎化が進み利用者が減っており、収入面での影響は大きく、また、地域内には100円のナッキー号と競合しているところもありどうしても安い料金の方を選択されてしまうなど、利用者の確保は大きな課題です。

部会長 各地域とも今は産みの苦しみと言いますか、立ち上げからある程度の軌道に乗るまでは大変ですが、我々の次の担い手の時代に値打ちが出てくると思っています。今日は、色々なご意見いただきありがとうございました。

(2) コミュニティバスの事業評価について

事務局より資料に基づき説明

(意見) コモコモ号は三重交通に委託しておりますが、料金をいただいた乗車人員しかデータを提供されません。本来ならば、バス停ごとの乗降数を把握したいがデータを取っていただけない状況ですので、必要なデータの提供等については、市の方から依頼していただければと思います。

(意見) はたっこ号は三重交通ではなく地域にある事業者ですが、当初からすべてのデータを提供していただいています。ですので、弱点を把握して改善に向けた検討が出来ます。こうしたことが乗車率の向上につながっていると思います。

(事務局) 三重交通は地域公共交通会議の構成員でもあるので、会議を通じてもお願いをしていきたいと思えます。

(部会長) 事業評価の件ですが、どのような事業であっても補助金を使うについてはその効果について行政としては評価します。同様にコミバスについてもそうした評価を行う時期に来ているのだと思います。今回、事務局からの説明資料は国のものでしてかなり細かい内容となっておりますが、この会議で作成していく評価手法は現場の負担も少なく使いやすい地域に応じた内容にしていきたいと考えており、事務局も同様の考えとのことですのでご理解いただきたい。

4. その他

次回会議 平成29年2月22日(水) 13:30から