

平成30年度第1回 名張市地域公共交通連携協議会 議事概要

日時 平成30年6月27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

室谷 芳彦 (美旗地域コミュニティバス運営審議会 会長)
深山 桂右 (深山運送有限会社 名張エフバス営業所 所長)
村山 勝司 (薦原コミュニティバス運営委員会 会長)
福本 房生 (ほっとバス錦運営審議会 会長)
前川 尚三 (緑が丘コミュニティバス運営協議会 会長)
井上 俊次 (国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会 会長)
津田 大輔 (代理出席、三重交通株式会社伊賀営業所)
川瀬 和也 (株式会社メイハン 常務取締役)
谷本 浩司 (名張市都市整備部 部長)

(2) オブザーバー

世古 沙織 (代理出席、国土交通省中部運輸局三重運輸支局 運輸企画専門官)
中平 恭之 (近畿大学工業高等専門学校 准教授)
福田 富彦 (薦原コミュニティバス運営委員会)
滝川 晋 (ほっとバス錦運営審議会)
荻田 吉春 (緑が丘コミュニティバス運営協議会)
島田 光夫 (美旗地域コミュニティバス運営審議会)

(3) 事務局

都市整備部都市計画室3名

1. 開会

2. 議事

(1) コミュニティバスの事業評価について

(事務局より概要について説明)

<ナッキー号>

事務局 ナッキー号についての自己評価について、資料や調査結果をもとに特筆すべきところをご説明させていただきたいと思っております。1枚目の運行データの利用人数をご覧いただきますと、おおよそ4万人台後半で年間の利用者数が推移しておりますが、若干落ち込みもありますが29年度では49,750人のご利用をいただいたというところでございます。それなりに堅調な利用人数ではないかと思っております。続きまして、乗込み調査の結果についてお話しさせていただきます。質問項目ごとに数は増減しておりますが、一週間で約940人の方に対して調査をさせていただいております。その中で、ナッキー号は市街地循環型バ

スということでありますので、利用者は桔梗が丘及び名張地区の方が多くなっています。それは起点となるのが桔梗が丘駅や名張駅というところもあります。次いで蔵持地域や鴻之台・希中央地域が、そして差はあるもののすべての地域の方にご利用いただいております。乗降につきましても、乗換や出発の起点となる名張駅西口や桔梗が丘駅が多い状況であります。市立病院や市役所やアピタ名張店、イオン前などといった商業施設や公共施設で乗り降りをしている方が多いので、いわゆる市街地循環としての役割を良く果たしているというところが見えると思います。特に、乗降状況について、どこから乗ってどこで降りたかというトップ10を抽出して挙げておりますが、1番多かった乗り降りについては市立病院から名張駅西口の利用となっております。これにつきましては、逆方向の名張駅西口から市立病院はランキングに挙がっていないのですが、その差は、名張駅から市立病院に行くに当たってはナッキー号が一方通行のルートを通っている関係で、56分必要となりますので、そういったところから利用が少ないと考えられます。次に、ナッキー号の乗り継ぎ状況についてですが、乗り継がずにナッキー号だけを利用している方が大多数ですが、最初にご覧いただいた通り桔梗が丘地区、名張地区から乗っていらっしゃる方が多いということもあり、ナッキー号だけを利用する傾向にあると推測しております。ただ、他の地域のコミュニティバスや三重交通バスをお使いいただいている方は、地域からナッキー号に乗り継いでより遠くへ、より目的地へということでご活用いただいているものと推測します。乗込み調査の状況を鑑みまして、事業評価シートの裏面をご覧いただきたいのですが、まず、ナッキー号に対する名張市での取組について述べさせていただきます。サービス水準につきましては、運行開始以来、停留所の新設・廃止、路線の一部変更なども実施してきたところでありますが、市民から更なる路線の変更や土日運行の要望等もありますので、それらの検討を進めさせていただいているところでございます。利用促進に関わりましては、交通安全フェスタやかがやきフェスタにおいてナッキー号を展示させていただき乗車体験等をしていただくことでナッキー号の認知度の向上を図ったり、バス乗り方教室の開催やとれたてなばりにおけるお絵かきバスの実施によりバス全体の利用促進に努めてきたところであります。財政面につきましては、料金以外の収入としてナッキー号の運行に賛同いただける企業等に協賛金の募集をさせていただいたところです。その他について、取組ではないですが車両の老朽化により代車運行の頻度が増えてきていること、利用者の方からも大型化を希望する声が多いことから、次期車両導入の際に考慮しなければいけない点であると考えております。総合評価といたしましては、乗込み調査の結果から利用者は市役所や病院などの公共施設だけでなく沿線上の商業施設を利用する方も多く、日常生活の足として定着していると考えております。ナッキー号としては市街地循環型コミュニティバスとして主に名張駅、桔梗が丘駅を結節点とした乗継利便性の向上など他の公共交通機関との連携が今後より必要となると考えております。以上です。

会 長 ありがとうございます。車両はかなり古くなっていますか。

事務局 そうですね。平成17年から実証運行を始めて本格運行は平成19年からというところもありますので、車両は10年以上使っていることになります。

会 長 中古車か新車どちらだったのでしょうか。

事務局 当時は新車を導入しています。

会 長 やはり病院が多いのですね。

事務局 そうですね。いろいろな乗り方をさせていただいているので、抽出をするところといった形で目立って出てくるところはありますが、病院へ行くのに利用している方は多いですね。また、考えられるのは目的のパーセンテージから見ても病院から駅に行く利用が多いのですが、これは推測ですが病院の利用者ということではなく百合が丘にお住いの方が病院のバス停から駅へ出ていくために、三重交通さんのバスと比べても安いので、そういったかたちで病院の利用者に限らず沿線の方がそういった利用に使われているというような動きもあるかと思えます。

会 長 ナッキー号は名張のコミュニティバスの基幹になるものだと思いますが、定着しているように思えますね。

委 員 収支決算はどのようになっていますか。

事務局 資料の1枚目に平成29年度の数字を掲げさせていただいておりますが、運行経費が1,769万に対して、運賃収入が421万5千円ということで、収支率で言いますと23.8%となっております。

委 員 経費はわかりませんか。

事務局 業務委託というかたちで三重交通さんに運行をお願いしておりますので、経費は委託料のみになります。

委 員 例えば売り上げがいくらであって、三重交通への委託金がいくらで、経費がいくらで受益がナッキー号としては赤字なのか黒字なのかは算定されていないのでしょうか。

事務局 三重交通さん、このあたり市に対して報告などどういったかたちでいただいておりますか。

委 員 毎月经費から運賃収入を差し引いてご請求をさせていただいていると思いますが、コミュニティバスに関しては本社の方でキロメートルあたりの単価が決まっております、その中に人件費、燃料費、車両の維持費や管理費を勘案して本年度はキロメートルあたりいくらという計算をさせていただいて毎年契約を更新させていただいております。内訳については年々変わりますので、一概には言えずこの場で即答は難しいです。

委 員 税務署に貸借対照表を必ず出さないといけないので、内訳などがわかると思いますが、ナッキー号は出していないのですか。

事務局 今のお話ですと、路線単位ではしていないということだと思います。

委 員 税務署は何も言わないのですか。

事務局 交通事業者ではなく市の事業になるので、市として税務署に対する報告はさせていただいていないと思います。

委 員 市としては補助金を出していて、そのお金が効率的に使われているかいないかというのは度外視して、要は福祉サービスのようにやっておられるだけで、後は丸投げをして関知しないということですか。

事務局 それは各地域の皆さんにということでしょうか。こういったかたちで年間を通じてご報告はいただいておりますが、補助金の制度としては他の自治体でもっている「足切り」は設けておりません。他ですと収支率が悪いと地域にとって必要ない路線として補助をやめることが

できるということをしてしていますが、本市の場合は収支率を1つの目安として捉えずに補助はさせていただいております。

委員 おっしゃったとおり、我々は自主運行で名張市さんは特殊事情があるということで、要はご負担いただく費用が1回100円だと思います。後からご説明いたしますが、うちは実際免除者さんを除いた本当の負担というのは291円かかってくるということですね。同じ市民でうちらがそんなことしていたら運行できないので、遠いところに関しては大分の負担をしていただいているのですが、やはりかねてからそういう議題もございましたがやはりもう少しご負担をしていただく方法も考えていただきたいです。

事務局 以前にナッキー号の料金も含めて受益者負担についてどう思われるかというアンケートを取らせていただいております。やはりその中では税金を投入してでも安く運行すべきというご意見もございますし、逆に市街地循環というスタイルですので、限られた受益者になるので、もう少し受益者負担を求めるべきとの声も。他のバスと比べても非常に安い値段の設定でございます。ただ、市街地循環の機能として考えているのは、このバスにさえ接続してもらえれば概ねの都市機能につながると、ナッキー号そのものが大きな乗換の装置という捉え方もしております、ですので、収支率を睨んだ価格設定というよりも、皆さんが使いやすい運賃設定で利用していただければなと考え、今までこの運賃で市民の皆さんのご理解をいただきながら足りない部分は税金で補わせていただいているという状況でございます。

会長 行政が主体になってコミュニティバスを走らせているところはたくさんあると思いますが、収支バランスはどのようなものでしょうか。

中平オブ ナッキー号については、そんなに悪くないと思います。他の市町さんですと、もっと悪いところはたくさんあります。ただ、それが市の政策としてどうとらえていくかだと思います。名張市さんは特殊で、みなさんのように各自治会さんがお金をもらって運行しているというのは全国的に見てもあまりないと思います。それをどうするのかというところもあると思いますし、今おっしゃったように乗客が減ってしまったというのであれば、バスである必要はないです。他の移動手段を考えるということも他の市町さんでもたくさんされています。例えばタクシー車両を使ってやった方が安い場合もたくさんあります。もっと人口が少ないところではバスを走らせていないです。今、いろんな運行方法がありまして、定時定路線ではなくて要望があればデマンドになりますよといった運行方法もあるので、名張市さんも人口減少するのは間違いないですし、高齢者が増えるのは間違いないのでそういった中でバスを固持しすぎているところはあると思います。バスでなくてもいいと、例えばもっと山奥の方に交通空白地がありますが、そういったところの運送方法を考えるのであれば、バスである必要は全くないので、そのあたりも考えつつ、バスを固持しすぎると他に市町さんでも運行停止になり絶対失敗してしまうので、そうではなくてもっと柔軟に考えつつ、当然今皆さんがやられていることというのは、苦勞して運行し始めてやっと皆さんに乗っていただくことになったと思いますので、それを守りつつもどこかの片隅にバスでなくてもいいと、もう少し小さな車両でやるという方法もあるかと思います。そういったことも考えた方がいいかと若干思います。

会長 ありがとうございます。ナッキー号は最初ということもありましていろいろなご意見ござい

ましたが、有意義な意見をいただきありがとうございました。続きまして、ほっとバス錦さんお願いいたします。

<ほっとバス錦>

委員 平成20年の実証運行から10年経ちましたが、運行データを見ていただくとわかりますように、利用者の方は減っており厳しい状況です。浮き沈みはありますが、一昨年の10月から料金を100円～500円の5段階から初乗り200円というかたちになりましたので、利用者は減っていますが運賃収入については増えてきています。去年の乗車人数は6,015人で内免除者が1,100人で4,912人に対して収入が143万1千円で、1人あたり291円と300円近くご負担いただいております。何とか単年度収支に確保できれば500円の方を400円にしたいという思いもあります。経費につきましても、527万1千円のうち、518万4千円が運行委託料でその他経費は10万円未満で、これ以上カットというのは難しいかたちです。また、29年度の単年度収支では、10万円を自治協議会から負担していただいて決算しましたが、免除者の助成金が17万1千円ありましてそれも含まれますと、11万円強単年度で確保できたというかたちでございました。なるべく自治協議会の負担がなしになるようにしたいと思っております。また、アンケートの結果を見ますと、10人のうち7人は女性で3人は男性という割合です。乗っていただいている方はほとんど65歳以上です。一週間アンケートをとった中で130人に聞き取りを行いましたので、グラフにしても大きな数字が出るわけですが、130人が多いか少ないかはわかりませんがその人たちに喜んでいただいているところがございます。29年度は、乗込み調査以前にも区民からアンケート調査もとっておりまして、先生にお世話をおかけして集計まで出ておりますが、本数を少なくして料金を安くしてほしいというご希望もありますし、コースも165号線沿いになどいろいろなご意見をいただいておりますが、費用対効果の面で29年度はニーズにお応えできませんでした。台風21号の影響を受けたところについては1日も早く復旧していただくようお願いをしております。利用促進に関しては、地域で募集をして散策をしていただいたり、協賛というかたちで山口蛍選手の応援や企業の前を通るといことで協賛金をいただいたりというかたちで少し雑収入の中に入っております。また、各地区は危機感をもっており、このバスの運行は助成金を出してでも火を消さないようにというご意見が大半ですので、車に乗る人でも月に1回人を集めてバスに乗ることや、会合等のときに主催者が負担をしてバスに乗っていただくという利用が出てきましたので、たいへんありがたいと思っています。1人で乗っていただくのではなく、近所に声をかけて何かと一緒にバスに乗っていかうかとなってもらえるように働きかけております。地区でのアンケートと乗込み調査の結果を分析し、できることについては即実施していきます。市立病院乗り入れや165号線沿いを走るのはなかなか難しいですが、ナッキー号とのジョイントをうまく示し合わせてそう待たずに乗っていただく方法も部会で検討していきたいと思っております。やっと思打ったという感じで、これを維持していつか地域で運行しているという気持ちをもってもらい1年に1回でも乗ってもらうというかたちにしたいと思っております。以上です。

会長 気分的に良くなってきたという感じですね。

委員 そうですね。市長さんの発案で運賃免除補助金を出してもらっていますが、免除者さんはそ

んなに多くないと思っていましたが、6千人のうち1,100人ほどいらっしゃるので、思っていたよりも多いということを確認しました。

会 長 小耳にはさんなのですが、バスの小型化を検討されているのですか。

委 員 事業者から提案いただいているのが、今運行しているバスも年数がたって買い替えの時期が来ており、現況の利用者も見てもう少し小型化したバスがあるそうなので、小回りが利くようになると思います。これも部会で協議していきたいと思います。うまくいけば平成31年度から変更できればと思っております。

会 長 何かご意見ございますか。

委 員 29年度補助金が380万円ですか。80万円の内訳はどうなっていますか。

委 員 自治協議会から10万、宇陀市から50万、社会福祉協議会から20万円です。社協が走らせていた三重交通のバスとほっとバス錦を一本化しましてその分お金をもらって週に1回ふれあいに寄っています。自治協議会からの10万というのは免除補助金が29年度に間に合っていれば収支がとれていたのですが、4月になってしまったのでこのようになりました。

会 長 少し明るくなってきたようなお話が聞こえてきて気持ちがよくなりました。

委 員 実際に乗っている方は調べたら70人くらいでした。その中で週に1回乗る人や月1回、週3回乗る人などもおりますが、その人に頼ってはいけけないので、例えば奈良県の西谷の方は危機感をもってもらって月に1回バスに乗って名張の湯に行ってくれます。そういったことが起こっている所以他にも声をかけやすいです。また、錦生クラブという老人会さんの会合がございますがこれも遠いところの方のために会計さんがバスのチケットを買っていただいて、バスの時間に合わせて会議をしていただいているかたちで、こういった利用も多くなってきています。

会 長 ありがとうございます。次にコモコモ号さんお願いいたします。

<コモコモ号>

オザバー ではコモコモ号について報告いたします。コモコモ号は運行開始から丸9年です。コモコモ号は一律1乗車100円で、距離関係なく100円です。現状は週に各地域と桔梗が丘駅の間で7往復で14便走っています。今回はその全便に乗って調査をしました。平成29年度の実績を見てみると、利用者数としては先ほどもありましたが運賃免除額が想像していたよりも多く我々の想像の倍の人数でした。比率的にはほっとバス錦さんと同じくらいになるのかなと思います。運行経費については、平成29年度はたまたま369万3千円の100%が委託料です。コピー代等は地域づくり組織の中に入っています。運賃収入は34万1千円で利用者数は約3,400人でした。また、薦原地域づくり委員会から25万5千円ということは300万円市から頂戴しますので、足りない部分は全部地域づくり委員会からという収支になっています。そうは言ってもいられないので、近隣の会社さんに一口1万円をお願いをして協賛金というかたちで支援をしていただいております。平成29年度の場合は12万円の協賛金を頂戴しております。次に乗込み調査の結果についてですが、コモコモ号は5月14日～18日の一週間乗込みをさせていただきました。乗込んで我々も愕然といたしました。29年度3月と比べて半分以下ですね。これが続けば地域づくり委員会の負担が大変なことになるというのを改めて感じております。そうかと言って使っている方の9割が65

歳以上であり、なくすわけにはいかないのですが、先ほどあったようにバスにこだわらない方法で検討していくか、もう1つ考えているのが、桔梗が丘への買い物が圧倒的に多かったということで、桔梗が丘駅から名張駅までの延長はどうかということ、三重交通さんに見積もりをお願いしたいと思っております。見積もり次第で運賃を改定してでも名張駅まで走らせて途中でマックスバリュに停留所を作って買い物に行ってもらえるか、やるにあたっては細かく調査をしないと費用だけがが増えていくということになりますので、非常に慎重にやらないといけないと思いますが、まずそこは検討したいと思っております。今回乗込み調査の結果で驚いたのが薦原地域の人が道中の病院や駅に行くのに使うと思っていたら、地域外の利用が3人に1人おり、地域のバスなので地域の人が使っていると思っていたら地域外の人が地域に入ってきたり、たまたま乗ったなどがあってびっくりしました。具体的には緑が丘、桔梗が丘の方が木野整形外科さんに行くために乗っていたりそういった使い方もしていただいているのだなと思いました。また、3人に1人は近鉄やナッキー号など乗り継いでいただいています。8割の方が買い物か病院に使っていただいております。それから想像していたように住宅地から乗っていただいている方が圧倒的に多い旧村落から乗っている方は限られた人が乗っているだけで、スポットで乗る人は0です。運転手さんと顔見知りになるので、この人はここで乗る、降りるということがわかるそうです。乗込み調査で見えた最大の課題は、減った人数をどうしていくかということです。以上です。

会 長 大変な状況になってきているようですね。でもなかったら困るので、先程中平先生がおっしゃったような状況にいきつつあるという感じでしょうか。コモコモ号は奈良県境の薦原の方と…。

オブザーバー 鶴山から来ています。薦原と鶴山の2系統あります。

会 長 村としてすごく離れているのでバスが必要であろうということで回しましたが、現時点ではあまりその目的が達成されていないと思います。ほっとバス錦の大和龍口から乗る人も少なくなると聞いています。

委 員 子どもさんのところに行ったりという方もおります。

会 長 バスに乗るにも元気がある、それを過ぎたということもあるかなと思います。ご意見ご質問ございますか。

委 員 ルートが2つあって曜日によって違う運行をされていることで、利用者の方は不便を感じていますか。

オブザーバー そうですね。乗込み調査の結果で増便やより多くの曜日回してほしいという意見はあります。

委 員 ほっとバスも万代やビバホームに行きたいという方がたくさんいるので、週の何便か通して、かわりにイオンに行かないようにとも考えましたが、それはそれで大変かとも思っています。

会 長 路線はあっても週に2回しか走っていないとか時間帯が限られているとかだと利用しにくい場合があります。それで数字が下がってきているというのもあると思います。今は仕方ないですが。

オブザーバー 持ち出しが増えるばかりですから…。

委 員 近鉄プラザの後はどこが来るのですか。

会 長 ぎゅーとらです。2階のテナントも残るそうです。

事務局 まとめている中でご指摘いただきました、地域の方以外の方が多いという特色と、往復利用が極端に少ないという特徴もございまして、このあたり対応などはどうお考えいただいていますか。

オブザーバー 本数がないのが致命的です。乗込み調査でも行きはコモコモ号で行って、近鉄が無いので20分歩いてマックスバリュに行き、帰りは今まではバスで帰っていたが、今は荷物もあるのでタクシーで帰るとい方がいました。タクシーだと2千円かかるそうです。それが本数ももっと出ていてバス停が近くにあればいいですが仕方ありません。先程先生がおっしゃっていた運行そのものを考えていかなければならないかもしれません。

会長 路線を1本化して便数を増やして、鶴山のピストン輸送を別の方法で考えるとかというのものあるかと思います。

オブザーバー さつき台からはたくさん乗ってくれるので、さつき台までは別の方法を考えて、さつき台からは便数を増やすというのも1つの選択肢だと思います。

委員 近鉄プラザが無くなったのは辛いですね。

会長 美旗も後から説明があると思いますが、その影響が少しありますね。

委員 ナッキー号は増えているのではないですか。

事務局 そうですね。ナッキー号に乗り換えていただいて、アピタやイオンへ行ってもらっています。4月の一時期はナッキー号に乗り切れないくらいの乗車がありました。

オブザーバー みどり号はそれで三重交通さんをお願いしてナッキー号に乗り継げるように時間を変更してナッキー号にジョイントできるようにして、みどり号の客は全部ナッキー号で買い物に行きます。ですが、もともと乗っている方がいるので、緑が丘のおばあちゃんが吊り革をもって立っているのは大変つらそうです。

会長 いろいろなお意見あると思いますが、後程時間をとりますので、よろしくお願ひしたいと思います。みどり号さんお願いします。

<みどり号>

委員 みどり号は去年の利用者が5,887人で運行経費が371万5千円、運賃収入は66万9千円ということで、自治会から20万補助金をいただいております。最初は5万でしたが徐々に増やしてもらっています。収入合計が386万5千円、収支率が18%ということで、1乗車あたり6人で、みどり号は5.6人くらいで収支がとれるのですが、昨年度はたくさん乗ってくれたかなと思います。単年度収支で20万ほど黒字になっています。今までの累積赤字はなくなっています。乗込み調査の結果、買い物客が前は6割方近鉄プラザに行っていたのですが、それが抜けて後の4割の人しか乗っていない状態です。アピタに行くということで、時刻表を変更し乗り継げるようにしましたが、当初2.3月から交渉してきたのですが、なかなかうまくいかず時刻変更できたのが5月14日で、4月からしたかったのですが、遅れている間に買い物客は自分で対策を立てているので、時刻変更をしたからといってすぐには戻ってきません。環境が変われば即座に対応しないと無理というのははじめからわかっていたのですが、なかなかまいこといきませんでした。サービス水準に関することと地域での取組について、地図付きの乗り継ぎ案内を全戸配布し、アピタへの乗り継ぎの時刻変更をしました。利用促進に関することは、高齢者・小学生向けバスの乗り方教室の開催し

ました。1回目の乗り方教室はバス協会さんに料金をご負担いただき、2回目はうちから支払いました。あとはハイキング、観劇会、食事会、偶数月の1日に「みどり号通信」を発行し全戸配布しています。これは現状報告とともに要望があれば見てもらって報告をしていますが、読んでもらっているのは住民の2割ほどしか読んでいないと思います。9月初旬にぎゅーとらが来るということで、店長と打ち合わせをしてきましたが、オープン日が決まればお知らせしていただくようにしてもらいました。財政面に関することは、自治会からの補助金を5万円アップしてもらいました。その他ですが、活動のバックボーンとしてモビリティ・マネジメントの考え方を取り入れて、コミュニケーションを主体に運営しています。去年は北海道の十勝バスを訪問し、社長に方策についてインタビューをしました。そこでヒントは得ております。年間通じてしているのは毎月バスに乗りこんで要望を聞いたり、意識調査をしています。自己評価ですが、60点で、利用者の満足度が67%となっているのでそれくらいかと思います。去年は利用者が増えてよかったと思いましたが、今年度は経営環境がガラッと変わり大変な目にあっています。それでもなんとかしないと、と思っております。去年もいろいろ提案をしましたがマックスバリュ名張店に繋いで折り返しで帰ってくるというので、買い物に特化したバスにしようかなと思います。ぎゅーとらが9月にオープンするとそこに行けばいいのですが、日用品は売っていないので別のところに行かなければなりません。ぎゅーとらと交渉して日用品を置いてくれとかコーヒーとパンを食べながらバスを待つスペースを置いてくれという要望を出そうと思っております。次に、乗込み調査の結果ですが、乗っている方はほとんど緑が丘の方です。みどり号は運賃免除の人は非常に少ないのですが、それはバスの存続のために障害をもっていてもお金を払うというお客さんが結構いらっしゃるのです。手帳をもっていても料金を払っていただいております。行き先は桔梗が丘駅へ行く人が一番多いです。アピタに繋いでから少しは利用が増えたかなと思います。また、緑が丘以外の人を引っ張ってこようと思ひ、すずらん台からのバスに繋いで武道交流館いきいきへ繋ごうと思ひます。乳児健診やがん検診が平日にやっているのでその情報を向こうにもって行って乗ってもらおうかなと考えております。いろいろ考えますが厳しい状況ですね。近鉄が閉まってからの調査なので客はほとんど病院通いの方で、近鉄への乗り継ぎが少しあります。以上です。

会 長 いろいろと試行錯誤されているのが見えてきていますが地域づくり組織からお金が出ているのですね。みなさんそうなのでこれは考えないといけないですね。みどり号さんはエリアが狭く緑が丘から武道交流館いきいきへ寄って桔梗が丘駅に行くのみですよ。その割にたくさん乗っているのではと思います。便数が多いのでしょうか。

委 員 便数は1日4便です。足の悪い人が増えてきて乗ってくれているんだと思います。バスに乗るのもやっとこさで後ろから押してもらって乗る方もいます。若い人もたまに乗るのでそういう人に手伝ってもらいながらなんとか増やそうと思ひます。

オブザーバー 私が会長に頼んでオブザーバーとして参加したのは、次のことが言いたかったからです。バスは目的がないと乗らないですよ。だから私どもの場合は買い物と通院に絞り込んでもいいと思います。そうして見たときに、買い物だとそもそもの商業施設がないと足は向かないので、9月にぎゅーとらがオープンしてもお客さんの要望に応えられるようなスーパーなの

かはわからないわけです。ぎゅーとらは松阪や伊勢にはお店がたくさんありますから、その近隣の方はある程度評価されていると思いますが、近鉄と同じ面積でやるかはっきりしません。オープンに向けて住民の意思を表明する機会をとってくれと会長はぎゅーとらに非公式のお願いをしていますが、一番いいのは蔵持のマックスバリュなんです。ここはスーパー、薬局、100均、本屋、焼肉、フィットネス、ハンバーガー、近隣に市役所、ホームセンター、ATM、警察もあり、スポーツクラブも今度できそうなので、ある程度顧客が満足できる施設があります。ここに名張市が音頭をとってもらってコミュニティバスのターミナルを作ってもらって6つの路線が全部ここに乗り入れるかたちにできないかという考えを前々からもっています。蔵持には駅がないのでそこから以西には名張駅を選択する、以東は桔梗が丘駅を選択するというかたちで6路線が1か所に集まって相互乗り入れであちこちに行けるようにすれば、今路線バスで一方通行になっているのが相互乗り入れにすれば、料金もできれば合わせていけばいいと思います。今各路線目いっぱい努力していますがちょっとした変化で崩れていくので、底堅い何かがないとダメではないかと思っています。中平先生がおっしゃったバスにこだわってはダメということも、バスでなくてもいいですよ。そこに行けば8割方の目的が達成できるものがないとあちこちに散在しているだけではコミュニティバスとしてのまとまりができないと思います。それを汲んで会長は去年十勝バスを訪問して社長さんからノウハウを聞いてきました。私も都市交通の本などを読んで、そういうことになってくると感じました。

会 長 その話が出ましたので、裏の話がございまして、ナッキー号をあの中に乗り入れさせてあの中にバス停を作ろうと、難題はありますが一生懸命やってもらっている最中です。それでナッキー号と他のコミバスをどこかでジョイントさせるということで、ナッキー号は100円ですが、桔梗が丘駅からすぐのところ降りても100円かかるのかということもありますので、課題は多いですが、今おっしゃっていただいたことはとても大事なことだと思います。将来像としてそういうのがあってもいいかもしれません。

オブザーバー 受益者負担として、当然バスがないと困るわけですから、100円を120円に底上げして高いところでまとめるというのもあると思います。いやだという方もいると思いますが、200円払ってでも乗りたいという方もいると思います。だからそのへんも名張市の政策として検討してもらえればいいと思います。

会 長 ナッキー号をどう使いこなすかということだと思います。今のところはそこに尽きるかなと思います。次の段階でそのジョイントをエリアや路線をふまえて考えていきましょう。

オブザーバー 今あそこの開発ができてしまっただけでは遅いので、今ターミナルを作って各コミュニティバスが乗り入れるようにすれば全体の便が増えるかもしれません。

会 長 向こうも客が来るからはやりますね。

オブザーバー 向こうとしても集客のメリットはあります。お金も出してくれるところはあると思います。今各コミュニティバスの利用者を足すだけでも大きな数になるので、マックスバリュとしてもチラシを打つより堅いと思いますね。

会 長 ありがとうございます。非常に貴重なご意見をいただきました。また後程時間をとりたいとおもいます。次にはたっこ号さんお願いいたします。

<はたっこ号>

オザバー よろしく申し上げます。美旗地域のコミュニティバスはたっこ号ですが、平成24年の4月から運行して今年で6年になりますが、24年のデータはありませんが平成25年までは横ばいに来ていたものが平成26年度でちょっと減り、平成27年には、若干戻ってきて平成28年度で大幅に伸びて、この頃に今までに運行してなかったルート、近鉄線を挟みまして西と東がありますが、当初、西側だけのルートで走らせていたものを東側のルートの住民さんからも、うちの地区で動かしてほしいという要望がありまして、2年間ぐらい準備にかかったのですけれども、平成29年度、去年の4月より東ルートということで運行を開始いたしております。利用者数は平成28年度と比べますと、ルートを増やしたということで大幅な増加となっています。およそ3,200人くらいが増えたということですね。内免除等分が美旗は1,451人ということでかなり多いですが、これは美旗は福祉施設がたくさんありますので、私どもの美旗市民センターの隣には県立つばさ養護学園というのもあり、普段、外に出られない人がたくさんいらっしゃるの、館外学習までいかないですが、ちょっと、はたっこ号に乗っていただいてミニ遠足みたいなかたちで利用されているのが年に3回ぐらいありますね。それと一般の方で障害をお持ちの方の付き添いという方もいらっしゃいますね。そういう方も免除させていただいているのでパーセンジ的には数字は出ていないですが、行政からも少し補助金をいただきましたので、ありがとうございました。運行経費はそれほど年々変わらないですが、だいたい横ばいか、若干、年度によって異なるのは、停留所のバス停の変更というのを何回か行っておりまして、その時によって変わっております。経費的には隣にメイハンさんがいらっしゃいますが、運行委託料と少しばかり人件費も発生しますので、また事務費というのはほとんどかかりませんので、ほぼ横ばいという感じですね。運賃収入は先ほども申しましたように平成29年度は128万8千円とたくさんあって、有難いことです。補助金といたしまして、美旗は名張市の方から300万円、残りの20万円は何かということですが、これは伊賀市からの補助金です。私どもは伊賀市のきじが台という伊賀神戸の際にあるところが交通不便地区であるということで、当初からこのバスを動かすときに、きじが台の住民自治組織から是非とも一緒にさせていただきたい、また、うちも入っていただいた方がいいよということで、毎年、伊賀市の方から20万円をいただいています。地域づくりからの補助金は現行では1円も払っておりません。同じく協賛金も検討していきたいですが、まだいただいております。その他の収入なしということで、経費的なものは以上です。収支率も31.8%となりまして、いい数字じゃないかなと思っています。次に事業評価シートとなっておりますが、うちは去年の10月にも第1回の乗込み調査を行っております。今回のものは2回目の資料を基に算出してありますので、満足度でいくと後のグラフとかいろいろ出ていますが、66%くらいはまあまあいい方だろうなとご回答頂いて有難いことだと思っています。逆に34%の人が不満があるということですね。そのへんは後でちょっと説明もします。乗り継ぎの利用者数は22%です。外出の回数が増えたというのも同じように28%の方が出てきています。やはりこれは良い傾向かなと事務局の方では判断いたしております。苦情件数というのは乗込み調査で、苦情とまで言わないですけど、当初動かしただけ、平成24年25年の時は年に2,3回の苦情とまではいかない

ですが、ここにメイハンさんいるので申し訳ないですがドライバーさんの態度が悪いとか、バスと車が接触しそうになるのでなんとかしてほしいなどはありましたが最近はそのことをお聞きしていませんので、みなさんところへも、色々その他申し入れさせてもらって地域と運行委託事業者様と綿密に連絡をさせていただいて運行している状態です。次に、地域での取り組みです。先程申しましたように近鉄線を挟んで東側ルートを新設開業しました。これは、何で今時分やったのかといいますと、当初に平成23年くらいの時にアンケートを何回もしたのですが、うちの地区はコミバスはいらない、という意見があったので、その時は動かさなかったのですが、それが段々バスが走っていると目につきますので、うちの地区にも欲しいということで、準備期間を設けて走っています。ただ現状としまして、その新しく動かししたルートの、旧村落なんですけども、利用人数のパーセンテージはここには出ておりませんが、少し落ちています。では、落ちてても何故そんなに多く人が乗っているのかということとなりますと、西ルートと東ルートが循環型コースになるということになります。8の字で回るルートが一日に2便あります。それで今まで走っていた県道が、きじが台やグリーンハイツ、西原のところに出てきます。その住民の方の利用者数が大幅に増えたという考察です。データを見ますと、やはりそのように出ております。次に利用促進に関することですが、美旗市民センターは色んなサークルもあって活動しているのですが、私はそこに常勤で毎日居るので、例えばそういう中で女性のグループであるとか男性のグループで、元気のいい人がいらっしゃって、はたっこ通信も毎月、住民の方に色々お知らせもするのですが、そういうときにPRもして行って、はたっこ号を使って弁当でも食べに行ったりどこか、カラオケでもしませんかとか、そういう啓発をしたら、年に春と秋は4地区ぐらいからは、25人くらい乗ってメイハンさんに迷惑かかりますが無理を言って乗せてもらったこともあります。今年はワークショップもして、「お出かけマップ」というものの思案の最中です。次に、財政面に関することですが、今、有難いことに運賃収入がかなり伸びているということもありまして、地元の企業さんのPRの事も考えていかなければならないのではないかとということで運賃収入があるなしにかかわらず、これは今後検討して行って協賛金募集して企業様のPRの場としても、はたっこ号を使うべきではないかなという運営審議会の意見もあるので今後検討していきたいと思えます。そして、総合評価ですが、先程、何回も言っているのですが、利用者は大幅に増えていますが平成28年度まで1日4往復8便1つのルートを走っていましたが、それが平成29年度から2ルートに分かれたことから2往復4便ということになりました。ということは、午前中は2ルートとも行くばかりです。また、昼からは帰るばかりになります。ただその中で8の字で回るということで、うまくいったかなと思えますが、いろいろと乗込み調査の結果を見ますと、やはりナッキー号との連結がうまく行っていません。連結はできていますが、ものすごく待ち時間があったり、ギリギリになってしまいます。バスがついたらナッキー号が出てしまうということが発生します。それと運行時刻などで先程申しましたように午前中は行ったきり、昼からは帰りきりということで朝から行き、11時、12時に帰りたいのに、その便がないという地区の方がいらっしゃいますね。そういうこともご意見があるということは今後、新設したルートで利用頻度の少ない便があります。一番最終便、8便と私ども申しておりますけれども、ほとんどとまではいきません

が、パーセンテージが低いです。それが循環型コースで50分使っておりますので今後の課題としましては、この50分を有効活用して、午前中に1便帰る便を作るべきではなかろうかと考えております。そして今まで以上に利便性の高まることを考えていくべきではないかなど、今、会長とも相談しておりますが、時刻表を一つ変えるだけで、全部ひっくり返して、全部作っていかねばならないのでお金もかかるのですけれども、利用者様の声としてはやるべきではなかろうかと私ども運営審議会では考えています。また、乗込み調査の結果は、ほとんどほかの地区の方と一緒に女性の方が多いですね。それと65歳以上の方が全体の80%ぐらいを占めています。やはり高齢化社会と亀井市長もよく仰っていますけど、どんどん続いてきているとまざまざと解りますね。それで一番思うのは先程みなさんおっしゃったように、美旗も特にそうなんですけどやはり桔梗が丘の東口に行く方が圧倒的に多いです。そして、また逆にあそこから帰ってきます。これはなぜかという先程みなさんおっしゃったとおり、やはり買い物です。これが一番多いですね。ただ、今、ぎゅーとらの問題も出てきてますけど、それがどういう風に考案してなされるかと、今詳しいデータは出しておりませんが今年4月から近鉄プラザが閉鎖されて、若干、やはり美旗地区も1割ほど減っております。どこもそうだと思いますが、減少傾向あります。バス停とのアクセスもありますが美旗の場合はあんまり三重交通さんのバスを使うとことはあまりないという結果が出ております。ほとんどが、8の字コースですので桔梗が丘に行ってそこを起点に、美旗の駅もあり利用されてる人もいますが、やはり桔梗が丘の方が圧倒的に多いのが現状ですね。ひとつ特色として傾向をつかんでいるのが、例えば、そのバス停で桔梗が丘に行くなり何処へなり乗ってない人が帰りの便で乗っていないところで降りるというデータが出てきています。これは何かと考えますと、朝、おそらく家族の方に桔梗が丘など何処かに送っていただいて、昼からはその便を狙って乗って帰ってくれるということで、これは利用されている方が色々と考えて利用して下さっているなという結果だと私は考えています。以上です。

会 長 ありがとうございます。ちなみにうちの美旗のバスなんですけれども、はたっこ号を走らせる時に、真っ赤なバスが空気ばかり運んで何をするという人もやはりいました。反対側のところは、線路から東側ですが、もともとタクシーやバスはいらないし、それから165号線に路線バスが走っているから、市の交通空白地にはなっていませんでした。東側ではないというデータがアンケートで出ていましたので回りませんでした。絶対に要望が出ると思っていたら3年前に要望があり回すことになりました。ドライバーさんには大変な思いをしてもらっていますが、やはり目に見えて走るというのは絶対で、走っているのだから乗ることです。では次にあららぎ号さんよろしくをお願いします。

<あららぎ号>

委 員 はい、あららぎ号ですが、平成16年9月より運行を開始しました。これは名張市の第1号でございます。昨年までは保育所があったのですが、今年から閉園になりましたので利用客が減る傾向でございます。平成28年も29年もあまり変わらないのですが、地域の取り組みといたしましては高齢者がバスを利用するため、運転手が介助していると。2番目はサークル活動や高齢者学級等の開催時間に合わせて運行時間の設定。利用者の促進に関することで利用者が歩かずに乗れるようバス停留所を多く設置しています。あと、三重交通バスとの

接続がスムーズに行えるよう時間の調整をしております。朝夕は近鉄名張駅までの直通運行をして、昼間は市民センターや郵便局、スーパー等の買い物バスを設定しています。あと、総合的な評価といたしましては平成30年度理事会で、近年高齢者の交通事故が多発している現状により利用者の目線に立ってコミュニティバスの利用促進の計画をしています。また、つつじが丘交番の岡本主任に、高齢者の交通事故の現状及び分析や、運転免許証の返納割合、コンビニ等での衝突した場合の被害額の設定等、交通安全教育の計画をしております。ほかの皆さんのコミュニティバスはスーパーとか病院とかありますが、あららぎ号は集落が分散しており、三重交通の関係で病院やスーパーはあまり利用できないと観点で現状、進行しております。以上でございます。

会 長 はい、ありがとうございます。一番最初にはじめたところですね。最初に始まったころ、2, 3年のご苦労をいまだに覚えています。とにかくどうしたものかというところから始まり、でも回さなければならない、そこから始まっていましたよね。

委 員 ほかの地区はスーパーがありますが、うちの地区は、つつじが丘のヤオヒコだけのスーパーですので、買い物も若い者もおらず、高齢者ばかりで寂しい地域です。

委 員 補助金が0になっていますが、名張市からの補助金なしですか。

事務局 こちらについては運行形態が違います。これは市の直営の扱いのバスですので市の方から地域へ運行委託をしているという形になりますので、実際かかっている経費というのは市としてかかっている経費という扱いになりますので、その点が他の地域の方とは違う形になっていますので、その点ご理解いただけたらと思います。

委 員 平成25年度は補助金がなかった。ここから変わったということですか。

事務局 これについては、運行に対して、国の方から市に補助金があったということですか。

委 員 それ以降、国から無くなったということですか。

事務局 はい、ありません。

会 長 一番最初に車を買うお金を市が出したという経緯があったと聞きました。ただ自主運行だから、我々は業者さんをお願いしているが、自主運行だから大変だったそうです。先駆者がいて今というのがありますのでね。ありがとうございます。

そうしましたら、一通り発表していただきました。各委員さんから自己評価、発表について何かご意見等ございましたら中平さんも含めまして、ちょっとご意見賜りたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思います。運輸局の方から何かご意見はございませんか。

世古オブ 各地域で努力をしていただいて、収支率も高いと思います。先程触れていたハブをどこかに設けて、全体的なコミュニティバス同士の連携を図っていくというのはすごくいいアイデアだと思っております。中平先生がおっしゃるように利用者の少ないところに関してはデマンドという選択肢もあるかもしれません。

会 長 今デマンドという言葉が出ましたけれども、デマンドという言葉は発注という意味があるんですが、デマンドと我々がやっている分とは全く基本的にも違う、いわゆる定期路線を持っています。デマンドはタクシーと一緒に、注文をかけてもらう。今過疎化については、当然、デマンドも最終的にはそこにいくかなとは思いますが、山間部にいくと、どうしてもデマンド形式の部分が出てくるというのがありますね。

- 委員 隣の宇陀市の室生地区というところがデマンドやっていますね。結局、待機するとか、いろいろと経費がかかってかえって赤字らしいです。だからその使い方はある程度、利用者数とか地域とか、あるいは経費とか含めていかないと何もかもデマンドがいいというわけでもないそうです。
- 会長 今よく白ナンバーで、エリアによってはデマンドのようなことをするのが流行っていますが、美旗は絶対にやってもらったら困りますね。というのは、あれは違反なので金もらうというのはダメで事故起きたときに責任の所在がわからないので危ういですね。
- 委員 ほうっておけばいいのですが、だれかが待機しないといけないですからね。その経費がいるわけですから、なかなか、詳しいことを聞いていませんが、会議で話を聞くとデマンドは加減が難しく、やり方によっては良いところもあると思いますが、すべてが全てよいわけではないそうです。
- 会長 社会福祉協議会なんかはバックアップして組織的に福祉タクシーのようなものを出せばいいのですが、そんなに大きな器はないですね。
- 委員 そうですね。よりたくさん乗るか、それより少なかったら社協あるいはタクシー会社に委託するという固定費が必要ですね。
- 会長 質問ですが、錦さんが10万、コモコモ号が25万、みどり号が20万、地域づくり組織のいわゆる市から出ている交付金の中から経費をいただいているようですが、それをとらないとやっていけないのですか。最初からそういう形になっていたのでしょうか。
- 委員 うちの場合は収入が80万とか金額が大きかったのがだんだん減ってきて今回は変な話ですが名張市さんから17万1千円が3月中にもらえればいらなかったわけですがね。収入よりも支出、バス会社に支払う金がなかったら出どころがないわけですからね。
- オガザバー だから、うちの会長もいつも心配しているのは名張市から300万もらって自治会から20万もらって、運賃収入から経費ひいたら赤字になった時、だれが責任取るのということです。最終、誰が責任を取るといふときに、いわゆるボランティアでやっているわけですから責任の取りようがない。この辺もしっかりとみんなの共通認識をもっていかないと、みどり号は、今年は去年の黒字分があって何とか持ちこたえることができますけど、来年、同じ状況が続いたら完全にパンクするわけですね。それはそれでもやっていくのか、それはそこでやめてしまうのか、それはここで判断求められるわけですよ。
- 会長 事業体としての体質改善ですね。体質をどこで変えるかですね。まず止めるということではできないわけですからね。
- 委員 体制を変えるとんでもできないと思います。皆がおっしゃるように経費というのは90何%というのは運行委託費なので、あとは節約するところはないわけです。そしたら住民にチケットを買ってもらうなどやはり収入を増やさないとはいけません。名張市から300万以上貰えるわけないし難しいです。
- 会長 これは連携協議会ですのでみんなで知恵を出し合って、例えば美旗の場合は一番最初から体質を、そういう具合になった時、地域づくり組織から金出すのに、どっから出すのということになって交付金とか助成金とかもらったところから、助成とか交付とかよそへは出来ない。経費として使うのは使う。ということだからバスを運行する母体を地域づくり組織の中の部

会などにして、そこに部会費として出すのであれば、そのお金の決算はできるわけです。ところがうちは分けてますからね。

委員 うちは自治協議会のぶら下がりになっています。だからなにかあったら助けてもらうという体制にはなっています。赤字が出た場合にはどうするかということですね。

会長 出たら出たで穴、埋めなければならぬでしょう。

委員 ごもつともですが赤字が出たらちょっと筋違いかもしれませんが、ナッキー号は親方日の丸でよろしいなと思います。うちは日の丸がありませんので。

会長 考えようによつたら、一番最初に国津は、最初の2、3年の大変さを見ていて私たちにはできないなど言っていたところに二の足を踏んでしまいました。名張市からの補助も300万円で車買うしかできないなど言っていました。何とか運行して、地域からの補助金もそれだけ住民の需要があるのならと思います。先駆者の上に載せていただいて我々が動いてるっていう結果かなと思います。ありがとうございます。そうしましたら一通り意見は出尽くしたようですのでありがとうございます。そうしましたら(2)の事業推進部会からの報告をお願いします。

事務局 そうしましたら今の部分ですけれど、各評価シート、裏面にございます公共交通会議、地域公共交通連携協議会の意見の内容につきましては事務局と会長さんと調整させていただいて、それぞれシートを埋めさせていただくというかたちでよろしいですかね。それでは引き続き2番目の項目を説明させていただきます。

(2) 事業推進部会における取組状況について

ア 行き先別時刻表

イ コミュニティバス停留所に関するガイドライン

(事務局より資料を基に説明)

会長 はい、ありがとうございます。だいぶ出来てきたなと思います。もう一つの会議があってここで一生懸命やってくれています。その報告をいただいたわけですが、停留所番号はあまり急がない方がいいと思います。

事務局 路線変更やバス停の新設、改廃などで番号が変わって来たりするので、慎重にと思います。

会長 外国から初めてこられた方に向けてだそうですが、バスはナッキー号入れたら6つあるので、番号の付け方もややこしいですし、かえって混乱すると思います。

事務局 なにかルール付けが必要になってくると思います。

会長 停留所番号は保留にしていれば有難いです。ありがとうございます。いろんな形で統一性をもっていこうというのは良いことですよね。大きい看板などがあると思います。何かガイドライン、それから時刻表についてご意見ございましたら伺います。よろしいですか。これよう見たら、パッと見たら目がチカチカするだけですけれど、やはりきちっと出来てあるなと思って喜んでいきます。ありがとうございます。(2)の取組状況、事業推進部会の取組状況についてはこれで終わらせていただきます。あと3のその他の事項について事務局の方からなにかありますか。

事務局 はい、その他の事項でございますけども、先程、ご紹介してもらいました事業推進部会の取組みとして7月20日に公共交通会議の全体会議を予定させていただいている中で事業推

進部会の方から、本年度の取組みの成果としてこの2つの案件、提案をしていただいて、この交通会議の中で皆様に承認いただきましたら正式にこれを掲示なり運用について始まるという段取りで考えております。次の連携協議会の開催の予定ですが、この全体会議7月20日が終わったのちに 予定をさせていただいております、また引き続き、この会議の目的としてネットワークとしての評価であったり、今、乗り継ぎ環境の乗り継ぎ抵抗の軽減ですとか、この時刻表の情報提供も含めて、今後ネットワークとしてどうやって使いやすいものとしていくかがテーマになっておりますので、乗り継ぎ料金の割引の方法や、先程ハブ化の話もいただきました。網形成計画の中でのハブ化といいますのは両駅と市役所、これを大きなハブとして置く計画となっておりますけれども、民間施設の利用の仕方とかそういうことについても、この場所で協議をしていただいて次の計画にも反映していけるような内容と思っておりますので今後この乗継について、をテーマに7月20日以降に、ご案内をさせていただくことになると思いますので、また、改めてご連絡をさせていただきたいと思っております。事務局からのその他事項は以上です。

会 長 ありがとうございます。

委 員 すいません。今乗り継ぎの話が出ましたが、乗り継ぎするとナッキー号を無料にするとかはできませんか。

事務局 そのあたりについて、実は必要かなと思っております、やはり乗込み調査も含めて皆さんが言われるのは乗り継ぎの抵抗の一つとして、乗り継ぐたびにお金を払うとかですね、そういうところ何か割引を考えられないかというご提案をかなりいただいております。技術的にICカードですとか、そういうものがあれば比較的導入も簡単ですがアナログで処理しようとするれば、ドライバーさんの負担が増えたり、何をもって乗継と判断するのか、そういったことも整理していくことがございますので、この会議の場所で皆様の知恵を借りながら導入できればやっていきたいと考えていますので、引き続き検討事項としてテーマとして考えていきたいと思っております。

委 員 乗り継ぎの抵抗減らすには料金が無料だったらいいですね。

事務局 ただ、何をもって乗継と判断するかですね。ICカードですと降りてから何時間以内は乗り継ぎとみなして割り引くとかございますけど、今の場合ですと乗車を示すものに時刻を印字して、それを次の運転手さんに見せて、たぶん実際には難しいところもあると思いますので、また何か良いやり方があれば、また、一緒に考えていただければと思います。

オブザーバー あえて言わせていただくと、あと5年先にこのコミバスが残っているかどうか考えたときに危うい状況になっていると思います。だからバス停とか乗り継ぎとかは手段なので戦略的にどうするか真剣に考えていかないと、おそらく5年先には全部が全部とは言いませんが行き詰ってしまって、だれが責任取るのだとならないか心配があるので、手段も大事ですがもっと戦略的にハブターミナルを作って路線をどうするか、運賃をどうするか、ターゲットをどこに絞るか、今この時点でしっかり審議しておかないと、おそらく5年先には今このメンバーがいなくなると思います。集まる必要もなくなるのではと思うので、そのことだけ、前川さんの努力を見ていると、ここまでやってもというのがあるので、ここまでしても本当にトントンなのかなということがあってそのへんのことを敢えて、戦略的に皆さんが一生懸命

やっていたことは重々、わかったうえで、これから5年先本当にこのコミュニティバスが残っているのかということ考えたときにやっぱり戦略的にどうコミバスを育てていくのかということを考えないといけないと思います。

中平オブ ちょっとだけ意見いいですか。ほかの地域では事業評価はもっとシビアです。こんなのではいけないという意見がすごく出ます。例えば今日だって集計の満足度が出ていると思いますが、これは利用者の満足度なので高いのは当たり前なんです。逆に不満やや不満が出てくるのが問題であって、例えばこういうところをすごく議論します。ほかの地域だと、なんでこれ不満なんだと、この辺を詳しく分析したり、色んな人の意見を聞いたりなんかして次回の事業評価に生かしていくというようなことをやっているの、もう少しシビアにした方が今日おっしゃっている意見、出てくると思いますので。名張市さんのコミュニティバスを見てるとほかの地域より収支はいいんですけども、やっぱりどんどん悪くなっていく可能性は十分あるので、もう少しシビアにやられた方がいいのかなってというのは若干思いました。以上です。

オブザーバー 戦略的に考えて下さいと言ってもいけないので、いろいろ考えて案を出したいと思います。先程、ハブターミナル作るというのも一つのアイデアです。非常にいいアイデアだと思います。だから、5年先、10年先、しっかりと考えていただきたいです。みどり号は来年潰れます。これは先が見えてます。このままいけば潰れます。

委員 ぎゅーとら次第です。

会長 各バス回しておられる方は事業主です。この事業というのはもうからなくても収支がとれていたらいいというのが前提です。どこがいけないと、ただ売り上げが伸びていないからだというだけではないんです。そのへんの検証もちょっと考えていただいたらいいと思います。美旗は最初からまちづくりからお金を出すとか何処かから金引っ張ってくるとか全く考えてませんから。やはり事業体としてきちっとなるように、美旗はどこでもそうですが中堅の経営者の方がいっぱいおられて、そういう人の知恵がいっぱい入ってくるんです。そしたらスリム化が出来ます。それと事務局がしっかりしてくれています。いずれにしても地域づくり組織から10万、20万出てるというのをなくす方法を、まず方法を考えたらどうかと思います。集客も当然ですがそれ以外の物が絶対あると思います。

委員 しかし、どこも経費がゼロです。市民センター職員がすべてやっているわけです。これでバス停の看板変えるとかそういったことも出来ない。それが10万、20万になってきます。各地域でいろいろ事情もあり区民の考え方もあるのだから、そこを使うというか、うちの地域でも初めはやはり出さないといけないということで、ものすごく盛り上がりましたが、何とかうまくいくだろうと、我々は免許証を返納したときに乗るわという方ばかりです。そんな方もいたら、7割8割なりますけども、おっしゃられるように月1回乗ってくれている人が80人、その方で商売すると言ったら出来ません。だからやっぱり検討処置を取られてもバス乗る人と皆さんによく知ってもらおうとことを皆でしないといけないということで、業者さんだけに任せていて、いけるというほとんどの思いがあるわけですけどね、それはもういろいろ地区によって事情が違ふと思います。また、ほかに行くときはそういう乗り継ぎとか、いろいろとあるわけですけど、これなかなか難しいところですね。

会長 いや、もともと既存の路線があったとこ採算が合わんから撤退したんでしょう。基本的には

- 撤退した業者の肩代わりをしたということです。
- 委員 肩代わりした分を行政がカバーしたわけですね。
- 会長 既存路線があって行政が補助金出しています。
- 委員 その分は行政が補填したわけですね。
- 会長 バス会社さんが行政から補助金をもらっても儲からないから撤退する。撤退した後我々がしているわけですから皆さん給料とっていないでしょう。
- 委員 経営としては赤字やから止めるのは当然で、民間資本で当然赤字のところの路線は撤退するのが当たり前です。それをあえて我々がやろうとしているわけです。それは倍からの努力がいますね。プロがやって撤退したものをアマチュアがやっているわけですからね。
- 委員 先程、言ったように経営感覚が厳しい人だったら、誰もしません。みんな仕方なしと言ったら変な話ですが、やめないでという形で皆さんボランティアをやっておられるわけですが、経営ということになると、明らかにどう考えても難しい話です。
- 委員 止めるときにだれがその責任取るということになるんですよ。年々自治会からの補助金が上がって、とうとう限界が来たときに、だれの責任になるのか。そうならないように一生懸命やっているのに、偶発的な要素で、半数以下になっているので5年先に未来がないのではと不安に思っています。
- 会長 みなさんそういった思いを抱えてるんですね。ありがとうございます。事務局さん、次の会議はいつごろの予定でしょうか。
- 事務局 7月20日の全体会議が終わった後ですね。全体会議として今日、評価していただいたものを全体会議で評価をいただきます。それをまとめた上で今度、改善策も考えていただくタイミングになりますので8月中旬に一度開催できればと思っております。
- 会長 7月の20日が公共交通会議ですね。
- 事務局 ですので8月の後半から9月くらいと思っています。
- 会長 ありがとうございます。貴重な意見をいただきました。結構実りある会議だったと喜んでおります。これをもってこの会議を終了いたします。ありがとうございます。
- 事務局 ありがとうございます。紹介が遅れましたがこれ錦生地区の皆様から宇陀の取組みについて資料提供いただきましたので配布をさせていただいております。