

平成30年度第3回 名張市地域公共交通連携協議会 議事概要

日 時 平成31年2月19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

室谷 芳彦 （美旗地域コミュニティバス運営審議会 会長）
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 （ほっとバス錦運営協議会 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）
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）
川瀬 和也 （株式会社メイハン 常務取締役）
津田 大輔 （代理出席、三重交通株式会社伊賀営業所）
谷本 浩司 （名張市都市整備部 部長）

（2）オブザーバー

中平 恭之 （近畿大学工業高等専門学校 准教授）
島田 光夫 （美旗地域コミュニティバス運営審議会）
福田 富彦 （薦原コミュニティバス運営委員会）
荻田 吉春 （緑が丘コミュニティバス運営協議会）
前川 美優 （三重交通株式会社伊賀営業所）

（3）事務局

都市整備部都市計画室3名

1. 開会

2. 議事

（1）平成31年実施コミュニティバス乗込み調査について

（事務局より資料をもとに説明）

会 長 ありがとうございます。恒例の乗込み調査ですが4、5月の間にしていただきたいということでございます。何かご質問等ございますか。

委 員 この乗込み調査は去年もしたのですが、何か役に立ちましたか。言っては悪いですが役に立たないことはやらなくてもいいと思います。うちは役に立たなくてしんどかっただけだと思います。

事務局 昨年度実施いただいたこの調査ですが、私どもが把握しているのは毎月の利用者の数くらいしかございません。この調査で唯一 OD、どこで乗ってどこで降りるかの各停留所ごとの貴重なデータを採ることができます。それに伴い各コミュニティバスさんで路線変更のいい目安と言いますか、検討材料にも使っていただいておりますし、今回お願いしている聞き取り

調査の内容ですが、ベースとしてはここまでは聞いていただきたいといった内容でございます。これに合わせて例えばほっとバスさんであれば小型の車両で走っていただきますので、時間があれば今後停まってほしい場所なども利用される方に聞いていただくというのも有効な手段にもなるかと思えます。調査そのものは続けていきたいと考えておりますので、協力をよろしくお願ひしたいと思えます。

会 長 これは大変な手間がかかるのですが、漏れもありますしこのデータがどこまで役に立つかということですね。役に立たないことはしなくていいと。そういう言い方をすれば何もできないですが、とりあえずやれるだけやってみようという考え方でいいかと思えます。

委 員 ちはこれをやらなくても日々やっています。2人で日々乗込んでこの1便に何人乗ってというのをずっと計算して、話も聞いているので、今乗っている人の話によると無くなってもらっては困ると、乗らない9割の人はどうでもいいと思っているわけです。今後どうしようかというのはうちの場合はこんなレベルではありません。そういうことを言っておきます。

会 長 バスを走らせている業者さんにもよると思えます。美旗の場合はドライバーさんが平素からそのあたりをほとんど把握してくれているというのがあって、細かいデータは美旗の場合全部出ます。それはバスを走らせてくれている業者さんの体質かなと思えます。どこがいい悪いの問題ではなくそういう異質の業者さんが皆寄っているということですね。とりあえずやろうとうことですので、各自スケジュールを組んでいただいてできる限り負担の無い程度にやっていただけたら結構かと思えます。他にございませんか。ないようでしたら今申し上げたようなかたちで4、5月の1週間を使っただいて、事前に何人分くださいというのを言えばよろしいのですね。

事務局 はい。3月中にはご連絡いただければと思えます。

委 員 事務局さんから応援は来てもらえるのですか。

事務局 そうですね。日程調整させていただいて手前どもも支援できるようでしたらさせていただきます。ただ、ほっとバス錦さんは車両が小さくなるということもあって複数人で乗るのが難しいところもございません。例えば協議会さんの方でまかなえない部分がありましたら代わりにお手伝いさせていただくかたちとさせていただきますと思えます。

会 長 これだけ全部チェックしようと思ったら一気に乗って一気に降りたらどうしようもないです。できる限りということですね。

事務局 そうですね。基本は乗込み調査ですが昨年もコモコモ号さんは工夫していただきまして、乗るバス停がだいたい決まっていますので、バス停で待っていて乗る前に聞き取るなどしていただきましたが、それは各路線で特徴があると思えます。

会 長 バス停で待っているというのもいいですね。そういうことございませんので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思えます。データは終わったらすぐにそちらに出すということ。

事務局 預かり次第入力作業に移らせていただきます。

会 長 わかりました。その他よろしいでしょうか。無ければ次のナッキー号の再編について事務局より説明をいただいた後、中平先生の進行により討議をお願ひしたいと思えます。

(2) 市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の再編について

(事務局より資料をもとに説明)

オガザバー 今、大方事務局に説明していただいたのですが、路線の再編ということでまずは皆様からこうの方がいい、こういう希望があるというご意見をいただければと思います。例えば乗り継ぎ等などあると思いますし、それぞれの多様な意見を言っていただいた方がいいと思います。各運行されているコミバスさんでナッキー号をこうしてほしいという希望等ございませうでしょうか。ちなみに、先ほどもあったように運行に1周90分かかっているというのは環状型ではなかなかない路線になっています。今、おおよそいろんな市町村では循環型の路線を走らせるにはおおよそ30分以内をベースに設計します。長くても40分というところなので、倍以上の時間がかかっていると。しかも双方向ではなく片方向なのでそのあたりが少しネックになるかと思います。いかがでしょうか。

会 長 一番最後の資料を見ると、双方向にした場合などの予算がありますが、この路線を半分に分り、2ルート作ってどこかでジョイントしないといけませんとすると単純計算で90分が45分になります。場合によっては40分以内で収まるので、そういうかたちにならないかなと単純に思いました。それと、せっかくその他のコミュニティバスもありますので、できるだけジョイントをする場所を決めてきっちりと乗り継ぎができるような体系にしたいと思います。すぐにはできないと思いますが、視野には入れておかないといけません。視野に入れるということは、第一歩を踏み出さないとその視野が前に進みませんので、どこかからでもいいからまずやってみるといっても必要かなと思います。各コミバスは今のところ時刻やルートの変更については公共交通会議の承認が必要になりますが、一応我々で絵を描いてこれがよかろうというものにはほぼ承認をいただいておりますので、この連携協議会を通じて、ナッキー号のルートの検討を通じて我々のコミュニティバスをどこかに集結させていくというかたちをとって1つの名張市全体としてのコミュニティバスの巡回経路ができていけばありがたいと考えます。利用者数が少ないのでバスを小さくしなければいけないというのは本当に辛いですね。前回の公共交通会議のときに、データが出まして、曾爾線という曾爾村まで走っている三重交通のバスがあります。これがボーダーまで来ております。これ以上数値が低くなると、国の補助金が下りません。対象にならないところまで来ている、その下降が急激に来ているので、錦生の経緯と同じバスと似たようなかたちになる路線がもう1本増えるのではないかと危惧しております。国の補助金がなければ三重交通は走りませんので、そうなるとうた考えないといけません。そういうこともあと2、3年すれば出てくると考えられます。まずは、ナッキー号をきっちりと安定させていく、それにジョイントしていくという持っていき方も視野に入れて一歩踏み出していきたいなと思っております。先生はどう思われますか。

オガザバー 個人的には各コミバスさんと連携をうまくした方がいいと考えています。例えば、桔梗が丘の地域の真ん中がごっそり空いているのですが、これは調べましたらこちらは市街地ですが交通空白地域になっています。三重交通さんのバスがぐるっと走っているのもあれば、はたっこ号さんもありつつ、近くにコモコモ号さんも走っておりますので、こちらはできれば桔梗が丘西も含めてはたっこ号さんあるいはコモコモ号さんあるいはみどり号さん、このあた

りの地域と連携していただいて、カバーしていただくのがベストなのかなと思います。なぜかと言いますと、ナッキー号の路線をこれ以上の回すということはなかなか厳しいのではないかと思います。先程会長のお話にもありましたように、2つのルートに分けるとなるとバス車両が2台必要になります。あるいは1台で片方を走って次はもう片方とすると、少しサービス水準が低下するのでそのあたりの利用者の減少がどうなるのかということと、もし2台走らせるとなると運賃も今までの100円ではなくて値上げはしないとおそらく施策的に厳しいところもあるのかなという感じもするので。逆に下北奈知は三重交通さんも走っていますし、近くをナッキー号も走っているので簡単に言えば贅沢な要望かなというところではあるかなと思います。ぜひこのあたりは三重交通さんのバスを積極的に利用してもらってその路線でカバーしていただきたいなと思っております。ですので、もう少し近隣地域との連携を各コミバスさんでとっていただいて、なるべくこのナッキー号、要望があるのはわかります。100円で運行されていますし、主要なところも行っているのでもううちにも来てほしいという要望があるのはよくわかりますが、まずは市街地循環としてできるだけ短いスパンで利用できる場所を目指した方がいいのかなと思います。ただ、僕は今のルートもかなり歪な形だと思います。もう少しシンプルにならないのかなと思っておりまして昨年度の乗込み調査の結果などを見ていますと例えば図書館の利用はほぼありません。ですので、そういったところも難しい判断ではありますが週1人しか乗らないのであればいっそ図書館はいらないだろうと。それが先程意見でもありましたが、今年度の乗込み調査をして複数年の結果になるので、そういった結果が2年度、本当は3年くらいのデータが欲しいところではありますが、2回の調査で、例えば図書館はほぼ利用が無いというなら、経費を考えるとおそらくなくした方がいいと思いますので、そういったところの削減であったりとか、他のバス停も1、2人というところもあります。ふれあいの森、総合体育館、朝日町のバス停も少なかったもので、この辺は例えば朝日町の方をぐるっと回っていく必要があるのかというのは次の乗込み調査のデータで議論していただければと思います。そうすると逆に要望がありました寺田病院さんへの乗り入れをすると新夏見橋あたりのバス停はいらないということも出てきます。新夏見橋の乗降は意外にあって週で降りる人だけでも3、40人ほどいましたので主要なバス停の1つかなと思うので、ここが寺田病院さんにも乗り入れるのなら、新夏見橋のバス停はなくしていいのかなと思いますし、2年度のデータでバスのODもわかってきますのでそれも発表いただければと思います。路線は長いのですが実は桔梗が丘駅から市立病院の方に乗っていく方が意外に多いです。100円なので少し時間がかかってもいいところもあるかと思いますが、そういった需要層はなるべく置いておくといいかと思えます。

オブザーバー 梅が丘の下から寺田病院の東側に行って、ナッキー号は桔梗が丘から向こうは行かずに旧市内を含めた中でほっとバス錦などと合わせて運行する、東側はみどり号、コモコモ号、はたっこ号で運営をする。もちろんそれは各地区の協議会の補助金の見直しもしないといけないのですが、東西で東グループと西グループに分けて西はナッキー号、ほっとバス錦、できればあららぎ号も含め3：3くらいに分けて路線の見直しをすれば、みどり号であれば桔梗が丘西に行けますし、はたっこ号であれば桔梗が丘の真ん中を通ることができると思います。コ

モコモ号はさつき台から桔梗が丘の外縁を走って桔梗が丘駅に到達するコースも考えられると思います。そうするとナッキー号は名張駅を中心として名張の湯あたりで終わってしまうと。そうすると、循環の距離も短くなりますしもう少しきめ細かな路線も動かすことができるしその空いた力で箕曲中村か南百合が丘をカバーできないかなと思います。僕は毎回言っていますがそうするためには各路線がどこか1箇所に入り込んでそこから乗り継いでいけるあるいは桔梗が丘からバスターミナルに来てそこから市立病院に行けたりするルートがあれば1番いいのかなと思います。私はいつも言っていますが、蔵持のマックスバリュにこの6台分の客が集まれば、イオンに対しても集客力という面ではバス停を作るお金は出すことができると思います。これだけチラシを打って客の取り合いをしている時代にこの6路線のバスの利用客が全部そこに行くわけですので、黙っていても集客能力は高まるわけですよ。バス停も小さいのでも良くて、要はジョイントがうまくできるバスターミナルがあればそこでつなぎの仕事ができるし、乗ってくれる人が買い物と病院だけですが、例えばこれで赤目の滝まで乗ってみようとか行楽や観光面も合わせて期待ができるので、そういったかたちで全体の見直しをしていただければありがたいのです。

オザバー バスターミナルはすごくいい考えだと思いますが、僕は実は大店立地法の委員もさせていた
だいでいるのですが、スーパーさんの意見も聞かせていただくのですが、意外とスーパーさんは否定的で、そこまでしなくてもお客さんが来るのでいいですとおっしゃるところが多いです。マックスバリュさんはどうか分かりませんが。僕は県内の委員をしていますが、バスを乗り入れたいのでバス停の場所を確保してくださいというと、安全面で不安があるのでバスは乗り入れないでくださいと言われるところもございます。ただ、いろんな意見や要望をマックスバリュさんの方に言うていただくのはいいですが、マックスバリュさんは他地域だと自前で無料の買い物バスを走らせて自前で集客するというのをされていまして、なかなか地域のコミバスを考えていただけないので、その辺が少し難しいところかもしれません。マックスバリュさんに限らず他の場所で、バスターミナルというのは便利なので、できればバスの待機場所もあれば非常にいいと思いますが、そのあたりをやろうとすると大がかりな路線の変更になりますので、例えばナッキー号の路線が大幅に無くなってしまうということに対しておそらく苦情がたくさん来ると思います。考えはとて面白いと思うので、持っていくべきだと思います。

オザバー そうしてもらわないと、ナッキー号だけが生き残って皆が死んでしまうような気がします。
100円の乗車賃で、確かにこの数字を見させていただいても我々から言うと圧巻の数字です。しかしそれはあくまでもナッキー号だけの話であってあとの事業体はおそらく30年度の数字を見てもうちだと1,600人くらい近鉄プラザが無くなってから減っているわけです。そうすると去年頑張って残った黒字を今年全部吐き出して来年同じ状況が続けば設立資金に手を付けなければ廃止せざるを得ない状況まで追い込まれています。だからその辺の再編成をしていただかないと、今名張市からもらっている補助金を倍にするからやれということであればできますが、現行の補助金を容易に増やせない状況下で運行を続けていくとなると思い切った改革をしていただかないとナッキー号は残ってもみどり号は一番先にダウンすると思います。

オブザーバー ちなみに桔梗が丘や桔梗が丘西の連携というのは皆さんとはされているのでしょうか。

オブザーバー 桔梗が丘西に関しては前川会長が自治会の役員さんと意見交換はしております。新たに発生する事案ですので、これに対して補助金がどのようになるのか、時間的にも距離的にも行けるのでそうした時にどういった補助金と料金で運営していくのかということについて桔梗が丘西の自治会の役員さん含め何度も話し合いをいただいているので、この辺がまとまってくれば、おそらく名張市に対して話を持っていくことは可能だと思います。

委員 去年近鉄プラザが無くなるということで、9、10月くらいから話をしていました。でもなかなかうまくいきません。ルートが伸びて委託料が倍くらいになるでしょう。どこからお金が出るのかとそこで引っかかるわけです。また、向こうが乗りたいと言っているけど本当に乗るのか、桔梗が丘西というのは比較的新しいので本当に乗るかどうか。確かに西1番町は1番古くて緑が丘ができた少し後にできたところなのですが、そこだけ走らせても意味があまりないなと思ったり、バス停をどこにするかなどいろいろな問題がありまして、返事を待っているところですが、名張市さんに相談したところ、これは条例を改正しないといけないという話も出てきて、またやりにくいなど。地図で見たら簡単そうに見えるのですが実際にやってみると今みどり号は中型で走っていますが道が狭くて小型しか走らないということもあります。問題があるからやめておこうというのではなく、前に進んでいった方がいいか悪いかをはっきり判断しないといけません。やってまたダメになればますますお金が無くなりますので、縮小傾向よりも拡大の方がましかなと思っています。みどり号はこのままでは水金他の日に走らせようかとコモコモ号と同じようになってしまうとみどり号はますますいけなくなってしまう。その辺を考えて、後で提案しますが全く別の方法を考えた方がいいと思います。思うに、コミュニティバスという形態は限界が来ていると思います。全国的に儲かっているところはないでしょう。コミュニティバスという形態自身を他のものに切り替えていく時代が来たと思います。アンケート調査を2月にしており、今集計中ですが10年やっけていまだに乗ったことないという人がいます。乗ったことが無い人ほどいい加減な意見を書いていて困っています。そんな状況ですので、住民の認識が全くありません。それをどうやってもっていくかというのは非常に難しいです。利便性が悪いので、それを高めて自分の行きたいところに行けて帰りもちゃんと用意してくれているという住民の要望に合ったシステムでないとコミュニティバスはもう限界にきていると思いますが、先生どう思われますか。

オブザーバー 人口規模などいろいろあると思います。僕は実は熊野ですとやっていますが熊野のあたりは基幹軸だけバスを走らせて他は全部デマンドでしているのもそういうやり方もありますし、そのあたりは皆さんが一番よくご存知だと思います。ただ、地域住民の方はデマンドになると便利になるので、デマンドにしてとすぐおっしゃいます。それはそうではなくて、やはり大量輸送できるというのはバスの得意分野でもありますし、需要が多いところはしっかりとバスを走らせないと逆にデマンドでは対応できないので、いろんな輸送方法、予約制であったりライドシェアであったりいろいろありますが、あまり焦らず慎重に考えていきたいと思いますが、前川会長がおっしゃったように緑が丘の地域がそういった様子なら変更するのもありだなと思います。ただ、意外に桔梗が丘駅が近いのでタクシー業者さんの反発があ

ったり、いろいろな調整が必要になってきます。タクシー事業者さんの事業が成り立つように守っていかねばいけないというのも、タクシーも公共交通の位置づけなので、公共交通会議の意義の1つだと思います。運行形態を変えるというのは1つの考えるべきところかだと思います。ただ、ナッキー号についてはしばらくバスで対応しないとイケないのかなと思います。何か他にございませんか。

会 長 今、桔梗が丘の中の空白地もありますし、他の地域もありうまく回れていないというのは大きな課題の1つとしてあると思います。例えばはたっこ号がここに入れないのかという話、そうすると2路線にしないとできません。1つの事業者が路線を2つ持っているという状態です。今は皆さんこの1本なんだという考え方を持っておられると思いますが、実は2路線持っていてかまわないという考え方があるのもいいと思います。補助金のベースが今300万円ですから、倍要るのか500万円くらいで済むのか、そうするとより細やかにあるいは便数も増えていけるという考え方です。路線には2種類あって、三重交通が1000万円の補助金があるけどもう運行できないとなったところを我々は300万円を受けてした路線と美旗みたいに全くの空白地に付けに行ったものがあります。空白地に付けに行った分に関しては今言ったような空白地と空白地をつないでより充実させるのに2つの路線を持っていると、1日よーいどんで回っているのもあるかと思いますが、ちょっと違う話になりますが、放課後児童クラブを私もしていますが、例えば美旗の場合は人数が増えて1つの場所ではできません。キャパシティが決まっているので、もう1つ作ろうとなって隣に建てたのですが、補助金も会計も別々のものです。バスもそれがあってもいいかもいいのではないかと瞬間的に思いました。1本で何とか回そうとするから1日2、3便しか行かないのを2つにしたら倍動くということになると乗る数も増えてくるという考え方もあるかと思いますが、一度にはいかないですがそういうことも視野に入れて今後考えていくべきかなと思います。あと、デマンドは限界があります。路線バスというのは例えば、近鉄の駅があると周りに家が建つと思います。それと一緒に、1時間に1本でもバスがあるということ、注文したら走ってくるタクシーみたいなものと、それも数が多くなると間に合わなくなるということになってくると、やはり定期的に走っているバスの方が重要な公共交通だと考えられます。

オガザバー 会長がおっしゃったように2路線と2路線で回そうとすると、東西に分けたり、シミュレーションとして必要なのは現在6つの事業所が名張市からの補助金と自治会からの補助金をいただいているところもあるし、それから乗車賃ですね。これの西側のグロスと東側のグロスを見て実際に3つを2つにしたら収支が変わってくる可能性もあると思います。その計算を誰もしたことが無いので、今は個々の事業者で名張市の補助金と運賃収入で賄っています。もし東西で分けて運行するとなればどれだけの赤字になるか黒字になるかをシミュレーションして数的な裏付けをもとにやってみて、全体の予算の中でどこが入るかとする桔梗が丘の真ん中も路線バス以外は拾っていけるという次の絵が描けると思います。一度その辺を、大変な作業かと思いますが西3つと東3つで補助金、収入から支出を全部引いてできることがないかということで数字的な裏付けをとっていただくということも私は大事だと思います。

会 長 ナッキー号がこれだけ乗っているのは一番いい場所を回っているからでしょうね。
オザバー だからそれを半分で切ったらいいですよ。今ナッキー号が儲かっているのを半分に切って…。

会 長 1, 800万円出しているのも1, 000万円でもいいですよ。我々は300万円で行っているのですから。

オザバー だからうまく西と東で回っているというかたちにできれば、少し目新しさも増えてくると思います。言いたいことを言っているだけで裏の数字も何も持っていませんが。

委 員 ナッキー号は別としてあとのコミバスというのはだんだんと利用者が減少してきて、公共交通機関として弱者を守るということでそこで利益を出すということは非常に厳しくなってきました。例えば、うちは平成20年にオープンしましたが、その時は女の人がかつては単車に乗っていて、それが乗れなくなってバスに乗ってくれていましたが、今75歳くらいの女性は全然車に乗れますので、1人でバスに乗るという人の絶対数が減ってきているので、うちは小型化をしてもう少し皆さんの足元まで行けるようなことを今考えております。ここで大きくして拡大していくということは難しいと思います。いかに持続して何とか赤字を補填してなんとかそれを少なくしていくかという感じですので、皆さんおっしゃったようにどれだけのプラスになるかわかりませんが、例えば市立病院へ行きたいという意見が多いので手っ取り早く見直し、先程先生がおっしゃったようにダイヤが循環バスだと距離と時間帯をもう一度見直していただくというのはお金がかからないわけでございますし、そんな形でしてもらえれば1人や2人の人が救われるかもしれませんので、そんなことを我々としては考えております。いろいろ地域のイベントをして乗ってもらおうとしたり、若い人でも月に1度は乗るようになるなどいろいろと工夫はしておるわけですが、それは協力しよう、守っていこうという考えで便利だから乗るという考えではありません。そしていずれ我々が免許返納をするときにバスがなかったら困るということで80代の人でも何とか、危ない話ではありますが、お元気な方は運転される。本当にバスを必要とする方が地域にいると思うのですが。

会 長 私はこのバスを始めて4, 5年になりますが、一番の過渡期だと思います。でも僕は無くしてはいけないと思います。なぜなら、私が1946年生まれで、今バスを利用している人というのは私よりも10歳ほど上の人だと思います。私たちもあと5, 6年もするとバスかなと思っています。それから後、昭和22～24年生まれまでの人口が猛烈に多いです。その1番人口が多い75歳から85歳くらいまでの人口が多い時期が来るのはこれからです。ですから今生みの苦しみでいろんなことをやりながら、自分の日当なども考えずに知恵を絞って、会議に出れば嫌なことを言われて矢面に立って、それでも自分がやってやろうという強い意志のもとでせっかくここまで来たのですから、かたちは如何にあれ、やはり存続させていって時期を見て充実させていくということ、常に撤退をしていく方向に行くのではなく、最低限でも現状維持、一歩進もうとしてもうまくいかなければなぜうまくいかないか考えればいいと思います。例えば今の路線を2つに分ける、300万円の補助金を600万円くださいと言っても実質出てくるお金が無いとなればいくらだったら出てくるのかという話です。一般企業では普通の話ではないですか。業者さんの方にも一緒に聞いてと、何とか考えていただけないかということもやっていけるような体質の運営協議会を持っておられたら

- いいと思います。ですから皆さんそういったところまで来ていると考えるといいと思います。
- 委員 それはそうですが、やめるというわけにはいきませんので、歯を食いしばってでも守っていかうというのは総意ですがそうは言っても売り上げは増えないわけですので、そこがジレンマになっています。
- 会長 ナッキー号の1，800万円が高いだけの話です。
- オガザン ー しかし我々は営利企業ではないですからね。べたべたでいいわけです。今年、会長が上野の税務署に行き、5年間税金を払わなくてもいいシステムにさせていただきました。なぜなら去年は黒字が出てそれに対して税金を払わないといけなくなり、5年間の猶予をいただきました。要はコミュニティバスは営利団体ではないので、±0でいいと思います。
- 会長 非営利団体、NPOです。ただ、利益が上がれば税金は払わなければいけません。その代わり人件費を取ればいいです。源泉徴収をして人件費をとって経費で落とせばいいです。余った分だけとればよろしい。
- 委員 我々は全くのボランティアで一銭にもなりません。
- 会長 一緒です。
- 委員 大きな変更も必要ですがたちまちやらなければいけないことは2，3年先を考えるのではなく今すぐできるような細かいことをやっていく。皆さんから意見がありますが大きい話は後回しですが細かいことはすぐ返事をするということは必要ですので、本当にお金もかからずちょっとしたことでできることは即していき、失敗すれば戻せばいいのでそういうことは我々としてもしていかなければならないと思います。
- 会長 先ほど申し上げたように、この15年くらいの間が一番高齢者が多いです。これから数が上がっていきます。その年齢の人口が一番多いわけです。だから、今せっかくやり始めて何年かできてちょっとしたつきあたりに来ているかなという感じはしますが、そういうこともあって勉強もしながら積み上げていくというかたちが理想的かなと思います。それしか方法が無いでしょう。
- 委員 この会議でそういった知恵を出し合いやっていくということで、せっかく名張市はこういうかたちで地域にある程度お任せするというかたちになりましたので、特色を生かしながらしていけないといけないかなと思います。
- オガザン ー その他ございませんか。ナッキー号に対してこうしてほしいとか、運賃についても今は100円ですが皆さん思っておられることなどあれば。
- 委員 うちの最低200円ですので、同じ市民として2倍負担しないといけません。ご利用の皆さんは文句を言ってはいないわけですが、100円でもう少し負担を増やしてそのかわりサービスを見直すという方法であれば、利用者の方も理解できると思います。何もしないで上げたらそれは文句も言われますが、ルートを査定するとか細かいところに行くとか、その代わり負担していただくということであれば理解をいただけるのではないかと思います。
- 委員 薦原ですが、毎年お金が足りなくて地域づくり委員会の方から何十万単位で負担をしています。3者負担ということでしていますが、今期につきましても例の近鉄百貨店が撤退してぎゅーとらさんが入ってこられました但事務局によるとやはり戻りが少ないということで、このままでしたら来年度は当初から赤字の予算を立ててその幅を上乗せしていく感じになり

ます。今までの料金はナッキー号さんが100円だから100円でいきましょうと仕方なくしております。市内に出かけると3,4時間かかります。私の知り合いも市立病院から桔梗が丘駅まで図書館などを回って1時間かかると言っていました。その辺の時間短縮をしていただいて、その代わり料金を倍にするなどしていただければ、薦原としてもある程度改善の努力はしたうえでですが、ナッキー号さんが200円だから薦原もご了承をいただきたいというお話にできるのではないかと思います。

会 長 薦原は距離がありますしね。これ100円は安いですよ。

委 員 端からだ桔梗が丘まで30分、それから市立病院までバスで行くと2時間ほどかかります。
オブザーバー タクシーだと2〜3,000円します。

委 員 30年度1月までの実績が出ていますが、私どもの1人あたりの運賃収入が246円です。そのうち、障害者の方がおられますのでその方的人数を控除しますと、平均308円かかります。先ほどもありましたようにトントンにするにはこれだけご負担をいただかないといけないわけですが、そういうのも含めて見直しがあるのかなと思います。サービスでカバーしていただかないと、現行のままですと皆さん理解いただけないと思います。

会 長 先生が先ほどナッキー号でほとんど乗降が無いところがあるというお話がありましたが、朝日町などはほとんどないとか。

オブザーバー 総合体育館、ふれあいの森、アスパアなども少ないです。

会 長 ナッキー号は平成17年に実証運行をかけています。その当時から13年で当時は乗り降りが多いと思われていました。もしくはその近隣に市役所に顔が効くおじさんがいてバス停を作っておいてと言ったとか、時々とんでもないところに作ってありますから。そういうところも時期が来たら見直すべきだと思います。そのバス停に行くためにこのルートを通っているという場合もあったりします。

オブザーバー 青少年センター前は調査時乗り降りとも0ですね。上八町や名張高校西も少ないです。上八町や松崎町は三重交通さんのバスも走っているので、利便性は意外に高いと思います。

会 長 それもふまえてナッキー号の再編について今回は提案していただいているのでそれも視野に入れてできることからしていただければと思います。

オブザーバー 例えばもうちょっとここまで来てほしいというのは各コミバスさんでございませぬか。乗り継ぎについては時刻表を見ればわかるのでそのあたりはできる限り調整した方がいいと思います。1つのものに合わせようとするとは別がずれてきてしまうのでそれぞれの時刻表をいじっていかなければならないです。さらに、三重交通さんのバスとの連携もあればそのあたりもやっつけていかなければいけません。おそらく全部のバスに合わせるのとは不可能なので、例えばコミバスだけならコミバスだけである程度という検討をすべきかだと思います。三重交通さんのバスも主要路線があると思いますので、そのあたりとはうまく接続していかなければ、ナッキー号が減った、三重交通が減ったでは話にならないので、ナッキー号が増えた、三重交通が増えたというコミバスも運行事業者も補完し合うようなかたちでやっつけていかなければ、利用者が減っていくのは目に見えていますので、先ほどありましたようにバス停のODの情報が採れるということなので、それを見ながらできるだけ乗降の少ないところは外していくというところで所要時間をできるだけ減らしていくという対策をお願いしたいと思いま

す。また、要望のあった寺田病院さんは乗り入れてもいいかなと思いますが、皆さんはいかがでしょうか。

委員 病院の中まで入れてくれるわけですね。

オブザーバー 基本的にはそうみたいです。その時には新夏見橋はなくすというかたちになると思います。また、桔梗西については前川さんの方で地域といろいろしていただいておりますが、例えばナッキー号を走らせるよりも絶対にみどり号さんを走らせていただいた方が…。

委員 ナッキー号をこれ以上走らせてはダメでしょう。

オブザーバー ナッキー号は東山墓園に行くルートがありますが、これをやめればいいと思います。これをやめてあと100万円みどり号にもらえればここまで回っていきます。桔梗が丘西から緑が丘に行ってアピタまでのルートを緑が丘のみどり号に何とか金銭的な問題に折り合いがつけばこのルートがいらなくなります。そうすると、ナッキー号は桔梗が丘駅からすぐバックできるわけですね。ここを1周するのにおそらく15分くらいかかっていると思います。これがカットされますのでその分の経費をお互いに出し合って1つものにすれば双方向ルートの解決策にもなるし、お互いに良いと思います。

委員 アピタは改装するでしょう。

オブザーバー そうですね。皆さんご存知かと思いますがメガドンキに替わるということらしいので、コミバスの利用者の75%は高齢者の方なのでメガドンキに替わった時にアピタ利用の人がどうなるか、おそらくは減ると思います。

委員 改装期間中は休むそうです。

オブザーバー ドンキになった時に検討は絶対にした方がいいです。なかなか高齢の方や僕もあまりドンキには行かないので。逆に若い子がバスに乗って行ってくればいいのですが、それもあまり期待できません。そこはアピタの運営形態が替わった時に検討するところかなと思います。

オブザーバー 基本的には病院の前にバス停というのは無理なのでしょうか。例えば路線の中に病院があれば、その真ん前に、例えばはたっこ号さんとコモコモ号さんは木野整形の前にありますよね。あんな形にすれば、病院に行く客はそこそこ増えるのではないのでしょうか。だいたい客は買い物か通院ですので、病院前に停留所を設ければ歩かなくてもいいから、今うちのお客さんでも桔梗が丘駅から喜多さんまで歩きますが結構距離があります。それは1つには健康のために歩くという人と、仕方なく歩いているという2パターンがあると思います。すごいと思ったのが木野整形の前にバス停を作っているということで、結構流行っている整形外科なのでこれはいいと思いました。

会長 あそこで降りる人は多いです。雑談にはなりますが一杯飲んだ帰りにこのバスに乗りたいなと思いますね。代行は高いですし1,3kmで1,000円くらいします。そういうのがあるともっと名張は賑やかになると思います。大阪は電車がたくさん走っていますが名張の夜は寂しいですね。

オブザーバー 僕はお酒を飲んだ後バスで帰ったりします。10時半くらいまでバスがあるので。意外にその時間でも高校生なんかは乗っていますね。他に何かナッキー号についてごさいませんか。路線はそういったかたちで検討していくと…。

委員 やはり路線見直しと、料金は200円にした方がいいと思います。

事務局 200円に上げることに關しては、庁内でも議論したことはあります。ただ、サービス水準を変えずに200円というのは当時はできないという結論に至ったので、そのあたりは庁内での議論も必要になりますが、個人的には場合によっては土日運行と絡めて上げるなども含めて検討をしないといけないかなとは思っています。

会長 例のケンコーマイレージ切符は使えるようにしているのですか。それもあるから200円にしたらいと思います。ただ、免除する対象を考えて、100円はさすがに安いと思うので、200円にしてもいいのではないかと思います。そうしたら一律最低200円というかたちでも良いかと思います。

委員 他のところも200円にしやすいですね。

会長 はたっこ号は途中から上げられないので最初から200円に設定して無償の部分をはっきりとさせました。途中でさわるのは大変ですからね。

オブザーバー お客さんとしては安くてサービスがいい方がいいのは決まっているので、最初は上げようとするのがダメだと言いますよ。ですが、存続をどうしますかと聞くとうちでも300円でも500円でも出すというアンケートが出ています。今のところナッキー号は比較的余裕があるので大変難しいところではありますが、200円にして儲かった分を他のところへ回せばいいのです。

委員 三重交通の初乗りが180円なのでそこも考えないといけないですね。ナッキー号が三重交通より高いとなるとご意見が出てくるかもしれません。

会長 関係ないでしょう。別に三重交通に合わせるという理由はありません。

委員 他の路線の料金もありますが、その代わりサービスや利便性を上げていかないと難しいですね。

オブザーバー 10月になると消費税が上がるので20円上がるかもしれませんね。

委員 消費税が上がると三重交通さんの委託料も上がります。

オブザーバー かと言って三重交通さんはいろんな面でサポートしてくれますのでありがたい存在だと思いますが、バスの乗り方教室をはじめいろんなところで協力してくださっているのありがたいとは思っております。

オブザーバー ぜひもう少し委託料を安くしていただいで…。

委員 委託料も長い間据え置かせていただいております。

会長 ちなみに社会福祉協議会がまわしている福祉バスの委託料もこれとよく似た数字です。走っているのは週に1回ですからね。

オブザーバー あれを吸収するというわけにはいかないのでしょうか。

会長 契約が別なので難しいでしょう。

オブザーバー 走っているルートが曜日によって全然違います。

委員 全然乗っていないですね。

委員 うちも一部補助金をいただいて週に1便だけコースを変えて乗り入れておりますが、あまりお金をもらうような人は送っていないそうです。いつも老人会さんに頼んでいますが。

会長 あのシステムももうできて10、20年になりますから、体質が古いと思います。

オブザーバー 名張、伊賀地区は福祉有償が結構走っているの、そのあたりとの需要の兼ね合いも公共交

通に限らず考えないといけません。そのあたりのデータはなかなかなくて、輸送人員や会員数はわかりますが、そのあたりは今後おそらく委員の中に入れていただいて議論をしていかないと双方ともダメになってしまう感じがします。実は福祉の方も運転手不足であったりいろんな意味で入れ替えの時期になっていると思います。ただあちは安いし便利なので、運転できなくなった方の理由が病気になったり体の不調で運転できなくなってバスは利用せずにそっちの移動に転換してしまうので、そうではなくてその前段階で多少なりともバスを利用していただくというのが大事なと思います。おそらくその方はバスを利用することが無い方人で、福祉有償にいつてしまうのだと思います。先程運賃についてのお話がありましたが、できれば将来的にはコミバスの運賃は均一になるように設定しつつ、乗り継ぎ割引や1日乗車券でコミバス乗り放題にするとか、定期でもすべてのコミバスが乗れるように連携していくのが大事で、もちろん三重交通さんとも連携しながらですが。そうなれば劇的にサービス水準が上がるわけではないですが、多少なりとも利便性が上がってきたりすると思います。そういったところも将来的には協力していきつつ、ある程度ナッキー号のもうけが出てくれば他に回すというのも公共交通網で見るとダメなことではないと思うので、そういったことも補完し合いながらやっていくようなシステムがいいのかなと思います。一般的には全部市がやっているの、総合的に考えてこっちはものすごい赤字でもこっちはそこそいいからいいではないかという議論をするので、お互い運行しながらもそういう補填があってもいいのかなと思います。

委員 そうなんです。全部市でやってもらえると、ということを前市長に言ったことがあります。そんなことをしたら赤字がもっと増えるとおっしゃっていました。

会長 先月の新春懇談会で話が出たのはコミバスの一本化について考えてはどうかという人もいました。1つの事業体が全部やってしまうというかたちで利益を全体での収支バランスで見、補助金も約3,200万円出しているのが3,000万円になるかもしれません。

オブザーバー そういう計算を一度シミュレーションしてほしいのです。当面は各事業体で収支決算をしたらいいますが、それを取り集めて名張市全体のコミバス業体としてはどうなのかを見て、若干利益のいいところから悪いところに流して押しなべて水平にしていくと。そうすると料金もある程度今はばらつきがあるものが200円やそのあたりの金額でそろってきたら、相互乗り入れもしやすいですし、活用もしやすいのでそんなかたちで計算をしてみることも私は大事ではないかなと思います。

オブザーバー 今は皆さん各地区ごとに運行しているので、例えば隣町にちょっとくらい入ってもいいということも、なかなか住民の方の理解が得られないかもしれないですがそのあたりはできるだけ柔軟に考えていただいて少しくらい入ってしまったでもいいのではないかとこのくらいの気持ちでやっていただきたいなと思います。桔梗が丘や西のところですが、全部が全部お金を出す必要はないかと思いますが、同じ市民なので少しくらいお互い協力して、他の地区との連携になりますので、それも1つの考えとして持っておいていただきたいと思います。

会長 各運営委員会は、設立した経緯や環境が全く違います。今日お集まりの皆さんもそれぞれに事情があり、それぞれでフィールドが違います。ですから、それを1本化というのはなかなか難しいとは思いますが、引っかかっていいところからそうしていくというのも大事でそう

いう時期に来ているかなと思います。

委員 うちも10年経ちますがその当時とは変わってきています。もともと薦原さんと国津さんとうちは不採算路線ということで、市・県が三重交通さんをお願いして運行していましたが、県費がだんだん減ってきて錦生は間違っているかもしれませんが580万～600万円くらい名張市が負担して、それを300万円でしなければいけないので明らかに財政的に厳しいのは明らかでした。当時名張市も大変でしたので我々も協力させていただきましたが、その時走らせるのは路線バスでもタクシーでも、300万円の中での方法は地域の皆さんにお任せするというかたちでした。名張市としてはまちづくりの地域に合った方法を地域で考え、市はそのサポートをするというように変わりました。

会長 今あったように体質が違うということや、もう1つ名張曾爾線が出てくる可能性が高いです。国が出ないから、県も出ないので三重交通さんが万歳です。おそらくまた次の時代が来るでしょう。でもその地域の人は幸せです。我々が先に苦労しながらいろんなことを考えながらちょっとでもいいようにこの地域で考えてやっていっているから一番いい方法がとれると思います。

委員 お恥ずかしい話ですが、地域の皆さんもその当時は大変だということかたちで非常に地域ぐるみだったわけですが、もう10年経つと何とかなっているだろうということかたちで、言葉は悪いですが安心をできてしまっているというか、私も1回は乗って…という切実さが感じられません。役員さんもその当時の役員と今の役員では仕方ないことですがおもむきが違います。その中でいろいろとしていかななくてはならないですし、地域の皆さんに運行していくためには月に1回は乗ってもらうようにというようにやっていかないと、予算があって経営が下手で、工夫したらできるというものではないので。

オガザバー 他にございませつか。ざっとまとめますと、次回の乗込み調査の結果を見てバス停を精査する、路線の延長はこれ以上はしない、運賃については値上げ方向で検討し、具体的には200円くらいにするという意見かなと思います。ついでに各コミバスさんの意見も出ましたので、そちらについてはできるだけ近隣地域と連携していただくあるいは近隣のコミュニティと連携していただく、可能であればナッキー号のある程度の運賃収入を他に回すということも検討できればということかなと思います。アピタについても運営形態が変わった時にナッキー号の利用者数も見ながら検討していくというところで1つのまとめにさせていただきたいと思います。各コミバスさんについても、ほっとバス錦さんの車両が小さくなったりすると、予約制で運行したり、乗り合わせで運行したり色々なことができると思います。大きいバスだとなかなか難しいところもありますが、車両が小さくなることによる利点というのが出てきますので、そのあたりも各コミバスさんで利用者数が伸びない、あるいは減少しているというのであれば、そういった方法も1つあると思います。予約制のいいところは、予約がなければ運行しなくていいので、その分経費が抑えられるということ、車両が小型のものが多くのでくまなく回れて今まで入れなかったところまで入っていけるということが1つの利点だろうと思います。それも事業者さんをお願いしたり各自治会の運行主体NPOを立ち上げて運行するという方法もあるので、今後、利用者数が伸びるという方向ではおそらくないので引き続き検討しつつ、結局ナッキー号の運行がどのようなものか検討

していかなければならない。以上です。

会 長 ありがとうございます。ほぼ、項目2につきましては今のようなかたちで皆さんのご意見をたくさん賜りいい会議になったかなと考えております。それでは議事はこれで終了ですが、その他について事務局からお願いいたします。

3. その他

事務局 それでは、その他の項目について、緑が丘コミュニティバスの前川会長より、資料を作成していただいたものがございますので、ご説明をお願いいたします。

(緑が丘コミュニティバス運営協議会会長よりご説明)

会 長 ありがとうございます。次回は6月末になると思いますが、また事務局からご連絡いただければと思います。本日はありがとうございました。