

平成28年度 第3回湖東圏域公共交通活性化協議会総会

開催日 平成29年3月30日(木) 15時～16時15分

開催場所 彦根商工会議所 4階 Aホール

出席者 別紙参照

1 開会

2 議事

(1) 「第1号議案 湖東圏域地域公共交通網形成計画(案)」について(資料1-1、資料1-2)

- ・ 第1号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、異議無く承認された。

(2) 「第2号議案 平成29年度事業計画(案)」「第3号議案 平成29年度収支予算(案)」について(資料2、資料3)

- ・ 第2号議案および第3号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、以下の通り質疑応答が行われた。その後、会長より承認を求めた結果、異議無く承認された。

● 芝委員(滋賀県)

- ・ H29事業計画の中で、路線バスの利用者数増加の目標に向けて、来年度は80万人を目指すということで、1日当たり約100人程度の利用を増やすのが目標の目安と受け止めている。
- ・ 湖東圏域が駅中心のバス路線網の改善に精力的に取り組んでおり、今後も頑張っていたきたい。ただ、圏域内の人のパーソントリップを見ると、圧倒的に多い彦根市内の人の流れをバスにどう乗車頂けるかが課題であると思うが、網形成計画のp.40にあるアンケートで公共交通機関の利用頻度を見ると、公共交通の利用頻度が低い状況である。
- ・ 彦根市内の移動はクルマが多いと思われ、これをどう路線バスに載せるかが課題と思う。総合的に取り組むということ自体は良いが、1日当たり100人の利用者数増加の目安をどういう形で積み上げて増やしていくか考えがあれば教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 現状の市内移動は大多数が自動車交通であること、路線バスの利用頻度は低いことは認識しており、路線バスの移動に適したニーズを見極め、それにふさわしい施策を打っていくことになる。
- ・ 通勤通学については路線バスに適した移動であると思われ、それ以外に自動車では移動できない高齢者等への移動がターゲットとなる。
- ・ 平成29年度は例年通り路線バスの基本機能を維持するために路線バス時刻表の配布や定期券などお得な情報の周知などが中心になるが、今後地域公共交通再編実施計画の策定を通じて、長期的に利用者数を増やしていくことを目指している。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 周知だけでは人の行動はなかなか変わらない。ご利用を促すための企業へのエコ通勤の推奨、プレミアムフライデー時の公共交通利用の働きかけなどを実施し、数字が積み上がっていくと思われる。今後も一緒に頑張っていきましょう。

● 事務局

- ・ ご指摘の考え方を参考にすすめていきたい。

(3) 「第4号議案 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）」について（資料4）

- ・ 第4号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、異議無く承認された。

(4) 「第5号議案 生活交通改善事業計画（案）」について（資料5）

- ・ 第5号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、異議無く承認された。

(5) 「第6号議案 生活交通改善事業計画（案）」について（資料5）

- ・ 第6号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、以下の通り質疑応答が行われた。その後、会長より承認を求めた結果、異議無く承認された。

● 伴代理委員（滋賀運輸支局）

- ・ 現在まだ平成30年度の事業要綱は定まっていないが、現時点で確認されている内容によって計画を作成頂いている。今後、国により補助額算定方式を変更する可能性があり、今後平成29年度の総会で諮る形になるのでご認識頂きたい。

● 事務局

- ・ 6月30日までに会議に諮ることは難しいと思われるので、修正については事務局にご一任頂きたい。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 県でも幹線バスの補助を行っているが、こういう資料はパッと見ても難しく、補助対象の運行距離数や回数などは来年度以降取り組んでいく増便などの予定を反映したものなのか。

● 事務局

- ・ 愛のりタクシーの運行計画の具体的な内容については、現状を維持することを基本として計画をしている。制度上3カ年の計画をたてることが必要でありこのような形で提案しているが、利用者の増減を踏まえ運行の見直しがあれば本計画も見直していく

予定である。

(6) 「報告事項 平成 29 年 3 月 4 日および 5 月 1 日付け路線バスダイヤ改正の概要」について (資料 7)

- ・ 報告事項について、事務局より説明及び報告がなされ、以下の通り質疑応答が行われた。

● 轟委員 (滋賀県立大学)

- ・ 先週、彦根市都市再生計画の協議会を立ち上げ、市街地の拡大はこれ以上しないということでコンパクトシティ+ネットワークに向けて立地適正化計画の検討をスタートしようとしている。都市計画サイドの動きと公共交通の関係がどのように連動していくか、交通政策としてどのようにお考えかお聞かせ頂きたい。

● 事務局

- ・ 彦根市において立地適正化計画の検討が始まっているが、公共交通については再編実施計画の策定を通じて公共交通の姿が明らかになってくる。
- ・ 立地適正化計画で都市機能誘導区域や居住誘導区域が今後定まっていくと思うが、そういう区域については基本的に路線バスで住民の移動を確保するという方針になると思われる。ただ、乗務員の不足などによるやむを得ない減便の説明があったとおり、乗務員や車両数といった資源の限界がある中で、拠点となるバス停については停留所上屋やベンチなど乗降環境の改善も検討していく必要がある。

● 轟委員 (滋賀県立大学)

- ・ 路線バスと愛のりタクシーの停留所は概ね居住地徒歩圏でカバー出来ているという認識で良いか。

● 事務局

- ・ 路線バス及び愛のりタクシーの停留所で概ねカバーされているという認識であり、ただ今後見直しはあり得る。

● 芝委員 (滋賀県)

- ・ 地域公共交通網形成計画を見ると基本は生活交通の確保が主眼だと思うが、全県での網形成計画は観光の視点も入れており、駅から彦根城、キャッスルロード、四番町など観光地へのアクセス向上やアクセス空間の整備も考えられる。公共交通を利用されている方は、まち歩きなどで商店等にお金を落としてくれるため、誘客に向けた仕組み作りなど庁内の中で連携して取り組んでもらいたい。

● 事務局

- ・ 地域公共交通網形成計画では柱として観光も挙げている。P. 61 にあるように彦根城周辺の観光地エリアは賑わい高度サービスエリアとして位置づけをしており、利便性の向上に向けて取り組んでいきたい。

● 野本委員（聖泉大学）

- ・ コミュニティバスと愛のりタクシーの決定的な違いは電話予約が必要かどうかである。公共交通はインフラの位置付けであり、路線バスより愛のりタクシーの方が維持管理の面で維持し易い。
- ・ 前回の協議会で意見があったように、人口減少と超高齢社会を迎え、将来人口は2060年で8,700万人、2100年で4,000万人になると言われ、今のネットワークを維持出来るかどうかは課題である。この超高齢社会でまちづくりを考えていくには、免許証の自主返納促進や交通安全推進の観点が重要である。免許証の自主返納を促進するため、中間的なシステムも検討した方が良い。
- ・ 福岡市でやっているジェロンタクシーなどの使い勝手の良い中間的なシステムについて、長期的な視野に立ち、今後研究や実証実験を含めてこの協議会で議論を進めても良いのではないかと。

● 事務局

- ・ 路線バスの場合、路線バス専用の乗務員や車両を確保する必要があるため、維持は大変である。愛のりタクシーは通常のタクシー事業の合間に車両と運転手を使わせて頂いており、交通事業者としての認識ではないが、事務局としては、路線バスよりも愛のりタクシーの方が維持するコストは安いのではないかと考えている。
- ・ ジェロンタクシーを提案して頂いたが、現況の道路運送法の中での公共交通としては、今の路線バスと愛のりタクシーの仕組みを改善するのは難しい。現在は、上手くいっているシステムという認識である。
- ・ 現在のシステムの枠を外したカーシェアリング等の仕組みが提案されているので、長期的には検討していく必要はある。

● 山根会長（彦根市）

- ・ 変遷していく経済活動の形態と社会的課題を考慮した公共交通網の構想が望まれているため、引き続きご議論をお願いしたい。

(7) その他

- ・ 次回総会を6月末から7月上旬を予定しており、詳細が決まり次第連絡する旨の連絡があった。

3 閉会

以上