

平成29年度 第2回湖東圏域公共交通活性化協議会総会

開催日 平成30年1月17日（水）9時30分～11時00分

開催場所 彦根商工会議所 4階 大ホール

1 開会

2 議事

(1) 「第1号議案 湖東圏域地域公共交通再編実施計画」について（資料1）

- ・ 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、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。

● 山田委員（私鉄労働組合滋賀県協議会）

- ・ 産業全体となっている人数不足が解消できない、一方で働き方改革のなか長時間勤務の是正も言われている。賃金構造の問題もあって解消が難しい状況でもある。
- ・ 車両運用の3～4台減らすというのは、いつ頃から行う予定か。

● 事務局

- ・ スケジュールとしては当初平成31年4月から実施予定としていた。しかし、再編の方針を変更して検討に時間を要することとなり、実施時期は平成31年4月になるかどうかも含めて検討したいが、遅くなる可能性が高い。

● 山田委員（私鉄労働組合滋賀県協議会）

- ・ 現状ですでに労働力が不足していることなので、平成31年4月まで本当に持つのかも真剣に考えていただきたい。

● 野本委員（聖泉大学名誉教授）

- ・ 圏域にはバス事業者はもう1社あるし、愛のりタクシーへの仕組みの転換も考えていくことを考えると、近江タクシーの考えも聞きたい。

● 事務局

- ・ 現在、乗務員不足の対策も含めて路線バスの検討を進めていきたい。また、空白地域をつくる訳にはいかないため、まだどのエリアで愛のりに転換するかわからないが、路線バスを廃止した場合には何かしらの形で代替したい。今後事業者と協議していきたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ タクシー業界の状況を教えて欲しい。

● 深田委員（滋賀県タクシー労働組合連絡協議会）

- ・ 空白地への対応という話があったが、他府県ではライドシェアとあって、自家用車が愛のりのような形で病院や駅に送っているという事例もある。労働組合としては反対の姿勢を示しており、全く素性のわからないドライバーが一般の客を載せるのは、トラブルのもとである。
 - ・ 路線バスがなくなれば、タクシーでの対応をお願いしたい。
- 磯部委員代理（近江タクシー株式会社）
- ・ 交通業界全体の問題で、タクシーも乗務員不足が懸念される。バス再編の形は決まっていないと思うが、愛のりタクシーもタクシー車両で4名しかご乗車いただけないので、予約が増えれば車両を増やさないといけない。車両、乗務員が必要となると一般タクシー事業も成り立たなくなるため、代用可能かどうかも含めて検討していきたい。
- 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員）
- ・ 人口は限られているわけで、愛のりが増えればバスが減るという相互関係なので、どこらへんでバランスを求めていくかが大事である。利用者は早いのと料金的な問題を勘案し移動手段を選択しており、バス停まで距離があることを考えると、愛のりを充実していけば良いと思う。
- 轟委員（滋賀県立大学准教授）
- ・ 今回の再編計画のスケジュールによって、今回の議論の深み具合が変わる。どのぐらいのスケジュールの後ろ倒しなのか。その前に、今回の湖国バス資料を見て、このフレームがいつ段階から具体的にシフトチェンジしていくのか。
- 北村委員代理（湖国バス株式会社）
- ・ これまではなんとか貸し切りの観光バスや他営業所の中でやりくりしていたのは昨年ぐらいまでである。私も始めてどうにもならない状況になってきたなと感じており、一定の段階でということ考えている。地域の移動手段でもあるので、365日の安定輸送をする必要があるが、日付については事務局にお任せしたい。
- 轟委員（滋賀県立大学准教授）
- ・ 車両を3~4台減らすという提案は、どちらから提案したのか。
- 事務局
- ・ 湖国バス（株）から提案いただいた。
- 轟委員（滋賀県立大学准教授）
- ・ 再編実施計画は5年間でできそうな見通しで計画しないといけないのか。
- 事務局
- ・ 再編実施計画は国に認定された場合、計画通り運行してもらおう制度と理解しており、

そのためにも車両運用を3~4台減少させた計画にする必要がある。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 時期的には年度内にまとめる感じか。

● 事務局

- ・ 3月の総会では、次に繋がるような素案を示させていただきたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 東近江市でやっているような自動運転の社会実験や、白タク（ライドシェア）、福祉有償運送など、バスやタクシー事業者以外の担い手も含めて、持続的な足を確保していくか、コンパクトシティや立地適正化計画とトータルで考える議論も必要である。

● 石井委員（滋賀大学教授）

- ・ 伊勢市ではまちづくり協議会がバスを運行しており、大型のワゴンを使って地域の高齢者が順番にローテーションを組んで運行している。今後民間企業として事業採算性も含めて労働者不足が深刻になる中では、路線バスや愛のりのほかに、第三の手段を検討していくことも必要になっていくのではないか。先日、長浜市の交通会議でもそのような検討を始めることのことだが、湖東もそういう検討をはじめても良いのではないか。

● 上野委員（甲良町老人クラブ連合会）

- ・ 需要の少ないところでバス路線の本数を減らすのは分かるが、一方でバス利用促進との整合性がどの程度きちっとできるかが課題である。これまで路線バスを使って通学している方が、バスがなくなると通学手段も変わってくる。減らし方も検討していかないとこれまでの施策との整合性が非常に難しくなるため、きめ細かな路線バス・愛のりタクシーの組み合わせを考える必要がある。
- ・ 私は甲良町民であるが、うまく使いこなせるようにきめ細かく、バスを見直して欲しい。運転手の確保は大事であり、乗務の安全性の確保を前提として、路線バスのニーズもきめ細かなところで見直しをして欲しい。

● 山根会長（彦根市副市長）

- ・ 各政策間の整合や新たな手段の検討も含めてお願いしたいというのがご意見だったと思うが、事務局としていかがか。

● 事務局

- ・ 愛のりタクシー以外の何らかの交通手段ということでご意見をいただいた。再編実施計画への反映は難しいが、路線バス・タクシーだけでは限界があるとも思われ、今後検討が必要と認識している。路線バス以外で様々な需要に対応できるように検討をしていきたい。

- ・ これまでの路線バス利用促進との整合性については、通勤通学では愛のりタクシーでは難しいと思われ、検討が必要と考えている。

● 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員）

- ・ タクシーとバスの親会社は一緒だが、人の融通は利くのか。通学時間帯はバスだけど昼間はタクシーとか。

● 北村委員代理（湖国バス株式会社）

- ・ 当社グループの中でも議論を重ねてきた。バス輸送は朝一番の7時～9時に車両数が最も必要である。朝の時間帯はバスもタクシーも車両が必要であり、結局人員不足である。昼間はバスも人がいるのでなかなか一步前に進めない。ただ色々な検討をしている中で、タクシー事業は固定輸送が少ない特徴があり、バスは固定である雇用の面で有りがたい面もあり、タクシーもバスのように一定の人数を確保しなければならない。

● 野本委員（聖泉大学名誉教授）

- ・ これまではバスも土日減便したりしてきたが、経営関係と働き方改革を考えると、再編を考える上で、昼間・土日の便を減らすなどは関係ないのか。朝夕で確保しなければならないというので一緒なのか。

● 北村委員代理（湖国バス株式会社）

- ・ 朝の時間帯の輸送がマックスになっているが、昼間の減便は今までもやってきて収支を改善できたため、さらに昼間を減便というのではない。もう路線全体としてどうしようかというところまで来ている。県下全域で利用者が少ないところは減らし、土日祝は移動手段のない方でも自家用車をお願いせざるをえない。そういう形で再編を進めざるをえない。そのような取組のなかで改善していきたい。

(2) 「第2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2)

- ・ 第2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。

(3) 「第3号議案 地域公共交通確保維持改善事業および地域公共交通バリア解消促進等事業および地域公共交通調査等事業に係る事業評価(自己評価)」について(資料3～資料7)

- ・ 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。

● 道久委員（滋賀運輸支局）

- ・ 国の補助も厳しい状況にあり、PDCA に則ってご意見を頂く仕組みになっているため、今後の改善点についても今回の協議会でなくても良いので意見を事務局に伝えて欲しい。地域の公共交通を良くする仕組みであるため、ご協力をお願いしたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 乗合率や利用状況の評価自体は結構だと思うが、県立大学の研究として、老人クラブ連合会の協力を得て、高齢者の生活実態に関する調査を実施している。愛のりタクシーも調査したが、病院への行きで愛のりタクシーを利用される方が多く、割合が高い。買い物利用は時間帯がばらつく傾向にある。愛のりタクシーは時間が決まっている時には利用しやすい一方で、帰りはバスが上手く合えばバス、20分以上あればタクシーを呼び、帰りに愛のりタクシーを使うという事例は少ない。愛のりタクシーは1時間前の予約が必要か。

● 事務局

- ・ 総合病院であれば、30分前の予約でよい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 逆利用の時にタクシーを使えるように、うまく調整して割り振りできるような利用者へのサービスも提供できると良いのではないか。
- ・ 高校生の利用促進とあるが、高校生は実態として徒歩か自転車での利用が多いと思われる。親の送迎でなくて公共交通でという話もあろうが、公共交通へのアクセス交通としての自転車など補完交通も含めた実態調査を行ってはどうか。天候や生活のサイクルにあわせて選択的に交通手段を決めているので、利用者側のニーズも把握されてはどうか。

● 事務局

- ・ 病院は30分前の予約でも良く、一定の対応はしている。お帰り際には、どこかにお寄りになって帰られる方もいらっしゃると思われ、愛のりタクシーでは一部の路線を南彦根駅方面へ延伸して使って頂けるように工夫はしたところである。延伸はパンフレットでもお知らせしているが、今後も周知が必要と考えている。
- ・ 県立大学で実施した調査の内容はまた教えて頂き、今後の参考にしたい。
- ・ 湖東圏域は高校生の利用が非常に少なく、高校生の利用が増えれば実収入の増につながると思われる。高校生限定の定期など進めているところだが、若干通学利用がみられるようになり、利用促進に繋がったと思われる。まだまだ役に立てるところはあると思うので検討を進めていきたい。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 資料3の愛のりタクシーの評価で、事業実施の適切性はAだが乗合率目標が達成できなかったのがBというとは不思議というか疑問に思った。達成がBということは、事業した施策が適切ではなかったということ。PDCAの中で評価の仕方を考えると、計画

をやったことが普通で、それを上回ったらAになる。最初から良い評価ではなく、ペースを下げた方が良い。若干中間的な評価にした方が、より良い方向で回るのではないかな。

● 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員）

- ・ 初めからBの評価をするのは満足でない計画だったということになるので、昨年度とほとんど変わらないという評価なのか。各路線をみると、ほとんど変わらないものや乗合率が向上しているものもある。どういう基準で記載されているのか聞きたい。

● 事務局

- ・ 愛のりタクシーについては乗合率が目標の指標で、乗合率1.5人と全路線共通で設定している。評価については前年より下降はB、上昇したら目標に近づいているということでAということにしている。次年度以降の評価基準は検討させていただき、適宜見直しをさせていただければと思う。

● 山根会長（彦根市副市長）

- ・ 今後 PDCA サイクルの回し方をじっくり検討した上で基準を検討するというので、今回は第3号議案の通りさせていただくということで良いか。

(4) 「報告事項 路線バス及び愛のりタクシーにかかる路線および停留所の一部変更」について（資料8）

- ・ 報告事項について、事務局より説明及び報告がなされたが、意見はなかった。

(5) その他

- ・ 第3回総会を3月末に予定しており、詳細が決まり次第連絡する旨の連絡があった。また、以下の通り質疑応答が行われた。

● 野本委員（聖泉大学名誉教授）

- ・ 要望だが、昨年度の交通事故死者数が全国で減っているが、先般、前橋市でも認知症の疑いのある高齢の方が事故をお越してしまうということもあった。愛のりタクシーも超高齢化社会に対応できるよう、免許自主返納者に対するサービスをもう少し検討して欲しい。再編実施の際は、免許自主返納者への対応の視点を入れて頂ければ幸いである。

3 閉会

以上