

平成29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30年3月29日(木) 15時00分～16時50分

開催場所 彦根商工会議所 4階 大ホール

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再編実施計画(素案)」について(資料1-1～1-3)

- ・ 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。

● 轟委員(滋賀県立大学准教授)

- ・ 廃止4路線を含めて、今回の素案は大きい変更となる。
- ・ ルート変更や路線の再編は分かり易く周知して頂ければ良いが、廃止は今後地元説明が必要である。
- ・ 今日の協議会の着地点はどこなのか。本協議会は審議会ではないため、本日の議論がどの程度効力を発揮し、その後の計画がどのような過程で決まっていくのか、確認したい。
- ・ 彦根市内について、立地適正化計画や都市計画マスタープラン等への対応は、路線バスではなく愛のりタクシーに置き換えればクリアできている理屈だと思うが、その形で本当に都市計画審議会的に良いのか。立地適正化計画の居住誘導区域等で、本数減にならないのか確認したい。
- ・ 多賀町では路線を廃止し、愛のりタクシーに置き換える提案だが、多賀町側の議論の状況を教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 再編実施計画について、制度的には協議会での承認は義務という位置付けではないが、協議会を設けご意見を頂き、より良いものにしたい。
- ・ 旭森線と河瀬線の路線の廃止はまちづくりの位置付けではなく、運転手不足による車両台数の減少という運行体制の変更で必要に迫られたものである。ただ、路線の位置付けは変えたくないという中で、現実的に可能な運行体制が現在の素案になったため、ご理解いただきたい。

● 山本委員(多賀町企画課長)

- ・ 今回の再編実施計画の素案は、既に多賀町議会で説明済みである。

● 轟委員(滋賀県立大学准教授)

- ・ パブリックコメントを得た後の協議会の流れを教えてください。

● 事務局

- ・ 平成 29 年度は今回の協議会総会で終わりだが、平成 30 年度の第 1 回を 6～7 月に開催を予定しており、この総会にて再編実施計画の変更点を説明させていただく。

● 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員副会長）

- ・ 萱原線と大君ヶ畑線が廃止とあるが、中学生への対応はどのようにするのか。

● 山本委員（多賀町企画課長）

- ・ 現在、萱原線と大君ヶ畑線には多くの中学生が利用しているが、今後はスクールバスを運行する予定である。
- ・ 平成 30 年度に予算計上し、承認もいただいている。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 網形成計画は国交省大臣への届出に対し、再編実施計画は国交省大臣の認定が必要で手続きが違い、再編実施計画に記載の便数等の計画をもとに実行する必要がある。
- ・ 限られた資源を活用して素案を作成しているのは充分理解できるが、公共交通は目的需要に対しどうやっていくか、立地適正化計画や都市計画等による都市施設や住宅の貼りつきでどういう人達がいてどう移動しているかを踏まえて、運行便数を設定されているのか。計画をみていて非常に見えにくい。
- ・ 便数の変更は本当に必要があるのか、単なる付け替えなのか、まちづくりの観点を入れているのか教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 再編実施計画なので認定いただいたら、計画の期間中は運行の継続は必須である。
- ・ 今の運行本数は各事業者と協議をした上での計画であり、現実的に運行可能なダイヤとなっている。ただ、細かな検討は今後進め、若干の変更はある。
- ・ 試算の段階であるが、今の路線バスと愛のりタクシーの再編により、トータルとしての運行経費は増えない予想となっているため、経費的にも支えることが可能である。
- ・ 便数の設定の考え方として、若干便数を減らしても車両の維持費や乗務員の人件費はあまり変わらないため、緻密に需要を予測して便数を減らしていく検討はしていない。むしろ、現在利用できる資源の中でできるだけ利便性を高めるために便数を確保すると、現素案の便数となっている。
- ・ 市内のあらゆる所で生活を支える公共交通となるように、便数や路線を設定しているため、個別の目的地に対しどのようにアクセスを確保するのかといった個別の設定ではなく、面的にどのように生活交通を支えるかを主にして検討を進めてきた。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ バス車両の制限により交通手段としてこれだけしか確保できないのは分かるが、一方で利用者目線も大事であり、利用者の観点は入っているのか。

- ・ 公共交通を優先としてまちづくりを進めていく中で、渋滞箇所に対し公共交通への転換で渋滞を緩和していくために重点的に公共交通を厚くする等のまちづくりの考え方に沿ってメリハリをつけたほうが良い。

● 石井委員（滋賀大学教授）

- ・ 網形成計画の P. 29 に平成 29 年度の実績があるが、今回廃止に挙げられている旭森線や河瀬線、ブリヂストン線の収支率は非常に悪く、平均乗車密度も 1.0 人/便程度と乗車率が悪い。そのため、実績からみても継続していくには厳しく、事務局としてもその利用実態をみながら整理してある。
- ・ 愛のりタクシーの方が本数も多く、集落の中まで入っていけることを考えると、利用者目線では愛のりタクシーのほうが良い気がする。
- ・ また、現在市町が路線バスの補助金として 1 億 6 千万円を負担しており、今回の再編で 1 億 4 千万円、つまり 2,000 万円の経費が削減できる。仮に、そうであれば運転手不足の中、事務局としてきめ細かく検討された上での提案であり、今後住民説明会やパブリックコメントはあるものの、これを案として提案するのは妥当である。

● 事務局

- ・ 最近湖国バスの車両に乗降カウンターを取り付けたため、多くの便で動態調査ができており、このデータをもとに路線の延伸や廃止等の計画を行っている。
- ・ まちづくりの中での路線バス位置付け、メリハリについては、網形成計画の中のコンパクトシティ&ネットワーク図で、都市計画マスタープランと立地適正化計画との連携を図りながら計画を検討している。
- ・ 今後は住民の意見およびバス事業者からの意見を聞き、バランスを考えながら見直しを行っていく予定である。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 動態調査をもとに検討されているのなら、充分である。
- ・ 付け加えるならば、今は乗っていないから現計画になったのもあるが、都市計画上で人が住んでいるか否か、実際に住んでいる方の年齢構成も含め、今後の利用者の増減も説明に加えたほうが計画に重みができる。

● 伊関委員（彦根市身体障害者更生会）

- ・ 更生会の理事会の中で外まで出るとはできても停留所までは遠いため、愛のりタクシーの停留所間に新規停留所を設けることは出来ないか、愛のりタクシーの増便ができないかという意見があったので、お願いしたい。

● 事務局

- ・ 愛のりタクシーは障害者の方が利用すると半額となり、その記録をみているとかなり沢山の方が利用していただいている。
- ・ 愛のりタクシーは路線バスと同じ仕組みのため、通常のタクシーと比較して融通の利

かないことはあるが、彦根市では福祉部門とも連携し、補いながら利便性を高めていく協議を始めている。

- ・ 具体的なことは個別に相談していただき、応じさせていただきたい。

● 濱田委員（一般社団法人滋賀県タクシー協会）

- ・ 路線バスが廃止や減便すると、その代替として愛のりタクシーとなり、タクシー会社が儲かるという認識の方もおられるが、現実的には運転手を確保しないといけなくなり、かなり厳しい状況である。
- ・ タクシー業界も路線バスと同じく、高齢化と乗務員不足なので安易に路線バス代替として愛のりタクシーにするという考え方はやめて欲しい。
- ・ 地域の路線バスを守るためにも、各市町でもう少し路線バス利用者の増加対策を取り組んで欲しい。

● 事務局

- ・ 今回の路線バス廃止はバスの乗務員不足が理由であり、乗務員募集は事業者任せであったが、今後は行政として協力できることは協力していきたいと思っている。
- ・ また、路線バス廃止区間は愛のりタクシーに移っていただきたいと考えており、近江タクシーにも相談させていただいた結果、この需要を運べるという了解を得ている。
- ・ 今後ともご協力をお願いしたい。

(2) 「第2号議案 平成30年度事業計画(案)」「第3号議案 平成30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、異議無く承認された。

(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 生活交通確保維持改善事業(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、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。

● 濱田委員（一般社団法人滋賀県タクシー協会）

- ・ 生活交通確保維持改善計画は路線バス購入時に国庫補助が出される。
- ・ 一方、トヨタがジャパンタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の販売を行って

いるが、今後通常のタクシー車両の販売をしない傾向にある。

- ・ このユニバーサルデザインのタクシー車両購入時に 1 台上限 60 万円の国庫補助が使える補助制度（地域公共交通バリア解消促進事業）ができており、その要件として公共交通会議での承認があるため、今後、各市町でタクシー車両購入時にはご協力をお願いしたい。

● 事務局

- ・ 事業者が購入する際に、事業者を支払われる国庫補助制度であるため、事業者から相談があれば対応させていただく。

(5) 「報告事項 ①平成 30 年 5 月 1 日付け配布の「路線バス総合路線図・時刻表」「報告事項 ②平成 28 年度湖東圏域公共交通活性化協議会第 3 回総会において協議した生活交通改善事業計画に基づきブリヂストン線に導入した中型ノンステップバス」について（資料 6）

- ・ 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。

● 芝委員（滋賀県）

- ・ 滋賀県は駅を中心としたアクセス向上を進めている。人口の 95%が駅から 5km 圏内に住んでいるため、近畿へ向かう駅へのアクセス交通や駅に着いた方のイグレス交通の充実を図っていくことが大事である。そのため、路線バスが鉄道とリンクしているのは大事である。
- ・ 今回、ダイヤ改正が必要ないと判断したのは、JR のダイヤ改正による影響がないためなのか。
- ・ ダイヤ設計する上で、鉄道との乗り継ぎ時間をどのように設定しているのか、考え方を教えていただきたい。

● 事務局

- ・ 彦根市内ではほぼ全てが彦根駅もしくは南彦根駅で発着する路線であるため、鉄道駅でのダイヤに合わせている。特に、通勤・通学の草津市方面との接続を重視するダイヤ設計を行っており、考え方に従前からの変更はない。
- ・ 今回の JR ダイヤ改正では乗り継ぎができなくなる等の支障は発生しないと確認し、路線バスのダイヤ改正の必要性はないと判断した。
- ・ 最低でも 4～5 分の乗り継ぎ時間の確保を前提に設定している。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 愛のりタクシーのパンフレットは路線毎の冊子になっているが、今回の旭森線の代替として甲良線や小野線等の複数路線が入っている。
- ・ 利用者目線でいうと、今まで通りのパンフレットであれば甲良線や小野線等の複数路線をチェックする必要が発生するが、今後、湖国バスの HP のように停留所単位で検索できるようなシステムを構築していく必要があると思うが、事務局の考えを教えてください。

いただきたい。

● 事務局

- ・ 停留所の設定だけで検討が止まっており、どのように住民へ説明していくか検討できていない。
- ・ 今は全部の路線を1冊にまとめると分かりづらいと思い、豊郷町のように関係する路線だけをまとめるようにしている。使う方が利用しやすいように今後検討していきたい。

(6) その他

- ・ 平成30年度の第1回総会を例年通り6月末～7月開催を予定しており、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