

## 平成30年度 第1回湖東圏域公共交通活性化協議会総会

開催日 平成30年6月29日（金）10時00分～11時45分

開催場所 彦根勤労福祉会館 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 専決処分につき承認を求めることについて（平成29年度（2017年度）補正予算（第1号）」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、異議無く承認された。
- (2) 「第2号議案 平成29年度事業報告」「第3号議案 平成29年度決算報告」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 愛のりタクシー停留所の新設および移設」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) 「【報告事項1】路線バス旭森線・河瀬線再編地元説明会の結果」について（資料5-1、資料5-2、資料5関係）
  - ・ 報告事項1について、事務局より資料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。
    - 山田委員（私鉄労働組合滋賀県協議会 幹事）
      - ・ 追加で地元説明会を開催するとのことだが、いつ頃開催予定なのか。また、会場を増やす予定なのか。
    - 事務局
      - ・ 現時点では、どの時期に何回程度開催する予定なのか未定で今後検討する。地元説明会の参加人数を増やすための改善策として、余裕を持ってチラシを配布すること、チラシに再編内容を記載することが考えられる。
    - 山田会長（彦根市副市長）
      - ・ 事務局には説明会自体のやり方も検討して欲しいと指示している。
      - ・ 多くの方に参加いただくことで、説明責任が果たせると考えている。

● 上野委員（甲良町老人クラブ連合会 会長）

- ・ 公共交通は丁寧に対応しているため、住民はそれに応える必要がある。
- ・ 事務局には自治会長等と連携して地元の声を拾って欲しい。
- ・ 地元は路線バスがなくなっても仕方ないという傾向になっているが、一方で免許返納をしたが、出歩くことが出来なくなったとも聞いている。そのため、廃止する旭森線や河瀬線に限らず高齢者に対する施策を行っていく必要がある。
- ・ 私自身、現役時代は甲良線を利用して通勤を行っていたが、現在は地域として積極的に路線バスを使わない傾向にあり、昔は山側（多賀町）の方の利用が多く、路線バスを利用することで多賀町民とも交流ができていた。
- ・ 説明会に参加された利用者の声だけでなく、自治会長等と連携して欲しい。愛のりタクシー導入時に老人クラブや会員クラブで説明会を行っていただいた記憶があるため、そのような形で綿密にして頂けると有り難い。

● 事務局

- ・ 旭森線や河瀬線の再編だけでなく、公共交通の全体的な話という理解をさせて頂いた。
- ・ 彦根市を例とすると、各自治会長には説明会開催等の募集は毎年行っており、要望があった自治会等には出前講座を行っている。また、交通安全教室でも同様に対応させて頂いている。
- ・ ただ、まだ関心を持って頂いていない地域が多いと認識しており、できるだけ個別に顔が見える形で公共交通を利用して頂けるようPRを実施していきたい。

● 馬場委員（豊郷町民生委員児童委員協議会 会長）

- ・ 乗合タクシーは免許返納者だけしか利用できないと思っていたが、最近誰でも利用できると聞いて予約しようと思い、電話したが予約は次の日（利用する日の前日）にお願いしたいと断られた。
- ・ 予約自体が前日しか受付けていないことは知らなかった。

● 事務局

- ・ 愛のりタクシーについて、前日予約しか駄目ということがパンフレットに記載していなかったため、今後はその周知とパンフレットへの記載を行ってきたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 廃止する路線バスを利用している方に対し、愛のりタクシーに転換することが前提で、それを周知しご理解を頂く主旨の説明会であるのか。

● 事務局

- ・ 今回の再編は路線バスの人員不足が原因であるため、それが改善されない限り廃止はやむを得ない。そのため、事務局としては状況をお知らせしてご理解を頂くこと、できる限り代替案を提示しご理解を頂くことと考えている。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 3月に総会で説明いただいた再編案をベースに今回説明を実施していると理解しているが、路線バスの廃止に関して、公共交通としては路線を確保し運行本数が多くなったことで、従前以上に住民の足を確保しているという意味で良いか。

● 事務局

- ・ 従前以上に確保できていると認識している。
- ・ 路線バスと愛のりタクシーは性格が異なるため、便利な面と不便な面はあるが、総合的には利便性向上になっていると認識している。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 利用者からの意見として「費用」「予約」「乗り継ぎ」のキーワードが出てくると思われるが、事務局としてどこまで工夫し改善する予定なのか。

● 事務局

- ・ 乗り継ぎが増える可能性があり、旭森線では彦根駅と南彦根駅に接続していたが、一部の地域で直接行けなくなっていた。ただ、住民からのご意見もあり、直接行けるように現在、対応中である。
- ・ 河瀬線（廃止区間）は平田方面への路線バスや愛のりタクシーへ南彦根駅で乗り継ぎが発生する。明らかに利便性の低下であるため、どのような対応ができるか、現在も検討している。

(5) 「【報告事項2】近江鉄道の経営状況」について（資料6）

- ・ 報告事項2について、近江鉄道（株）より資料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。

● 森原委員代理（滋賀県土木交通部交通戦略課）

- ・ 資料に記載のとおり、昨年1月から沿線5市5町で勉強会を開催しているところである。
- ・ ただ、以前より沿線地域や鉄道会社と一緒に勉強会を開催していたが、利用状況（利用人員程度）しか知らなかったため、改めて経営状況等も含めて勉強をしているところである。
- ・ 全国の地域鉄道でこのような問題が頻発しており、隣接する岐阜県の養老鉄道（株）も上下分離方式の業態で存続が決定したため、視察に行くなど勉強している。
- ・ 近江鉄道について、どの形態が良いか5市5町で検討していきたい。
- ・ その判断材料として、平成30年度にケーススタディ調査（あり方検討調査）を発注しており、色々なケースでどの程度費用がかかるのか、メリットデメリットを整理し、議論していく段階である。
- ・ 近江鉄道沿線5市5町のうち、1市4町の約半数がこの湖東圏域の活性化協議会に属するため、20～30年先のまちづくりの観点でより良いあり方を議論していただき、県

主催の検討会にフィードバックしていただきたい。

● 石井副会長（滋賀大学 教授）

- ・ 輸送成績と営業損益をみると、黒字から赤字に転落したのが 1993 年（平成 5 年）ぐらいで、これ以降利用者がもち直しているにも関わらず営業費用が増え、損益が増えているのは車両等のインフラの老朽化に伴う更新費用がかかってきていると考えて良いか。

● 近江鉄道（株）

- ・ 1994 年（平成 6 年）から転落しているが、売上げが上がっていないにも関わらず、営業費用が増えているのはご指摘のとおりである。
- ・ この主な原因の一つが人件費である。ここ 30 年ぐらいをみると、ワンマン化等の合理化を図ったが、人員が減りすぎたことがあり、最近に必要な人員を確保するという意味で人件費が上がっている。
- ・ また、原価償却費や修繕費等の施設を維持したり置き換えたりする費用が営業費用増加の原因である。

● 石井副会長（滋賀大学 教授）

- ・ 全路線の維持を前提に費用増加を考えると、養老鉄道のように行政がインフラを整備し、運営を近江鉄道が行う上下分離方式が一つの解決策と思われる。
- ・ ただし、湖東圏域内では路線バスと愛のりタクシーで約 2 億円を税金から負担している。これに近江鉄道の運営として、プラスして何億円の負担について、住民が納得できるのか。

● 近江鉄道（株）

- ・ 弊社としては、赤字が続いている現状について、運営形態、サービスの提供状況が現実にマッチしているのかも含めて、今後必要とされる公共交通のあり方としてどのような形態が良いかを議論していきたい。
- ・ 従って、端的に上下分離方式にしてください、費用を負担してくださいとお願いしている訳ではないことをご理解いただきたい。
- ・ 24 年間赤字が続いている中で、声を上げさせていただいたとご理解いただきたい。

● 山田会長（彦根市副市長）

- ・ 近江鉄道の経営状況が悪いとのことで、滋賀県が来月（7 月）に副市長会議を開催し、勉強会をはじめの予定である。
- ・ 湖東圏域でも路線バスや愛のりタクシーに加えて、鉄道の検討も必要と考えているため、議論を行っていきたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 市町や県が勉強会を行っているが、これらの協議状況や調査内容はフィードバックや

HP等で公開されているのか。

● 森原委員代理（滋賀県土木交通部交通戦略課）

- ・ どのような形でオープンにするのか検討している段階なので、なるべく早い段階で皆さんにお示しできるようにしていきたい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ オープンにして良いもの、客観的に数値的なもの、実態に関するものは、今後情報提供して頂けると議論のベースとなり、望ましい。できるだけ、フィードバックして頂けるようお願いしたい。
- ・ 湖東圏域の協議会でもJR駅と接続できるような、路線バスや愛のりタクシーを計画し、公共交通に限らず立地適正化計画もJR駅と周辺のネットワークとして繋げるか（コンパクト&ネットワーク）を議論している。
- ・ 近江鉄道の利用者がパーソントリップのように、実際にどのような利用実態があるのかが分かっていない。個々の駅や路線での利用者数や乗降客数は分かっているが、どのような動きをしていて、どのような移動が必要なのかがもう一つ分かっていない状況である。そのため、そのような実態が分かってくると良い。
- ・ 利用者の利用実態や意見、考え方、まちづくりの位置づけ等を整理し、情報提供を行っていただけると有り難い。

(6) その他

- ・ 全体を通して、以下の通り質疑応答が行われた。
  - 深田委員（滋賀県タクシー労働組合連絡協議会 議長）
    - ・ 路線バスだけでなく、タクシー乗務員も人員が減っており、平均年齢も上がっている。
    - ・ 路線バスの廃止代替として、愛のりタクシーへ移行するという簡単な問題ではなく、タクシー車両や人員にも限りがある。
    - ・ 利用者の声も大事なものは理解しているが、運営事業者のことも考えて協議会の中で議論して頂けると有り難い。
  - 事務局
    - ・ 以前からタクシー乗務員の確保も難しくなっていると運行事業者から聞いている。
    - ・ 路線バス再編により愛のりタクシーの利用者が増加する見込みなので、運行事業者と密に協議し、今後とも連携を図りながら進めていきたい。
- ・ 次回総会を12月下旬に予定しており、詳細が決まり次第連絡する旨の連絡があった。
- ・ また、ECOサマーを明後日7/1（日）から開始する旨の連絡があった。

### 3 閉会

以上