

平成25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25年12月25日（金）14時～16時

開催場所 文教ビル 5階 コンベンションホール

出席者 別紙参照

1 開会

2 議事

(1) 第1号議案について（資料1）

- ・ 第1号議案 平成25年度収支補正予算について、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号議案について（資料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、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。

● 後藤委員（運輸支局）

- ・ 運賃値上げの表現について、実際として路線バスは値上げではなく消費税の増税による転嫁または改定であるため、市民の方に勘違いされないためにもそのような表現に変更してはどうか。
- ・ 運賃値上げと運賃改定をしっかりと分けた方が良いため、運行事業者と表現方法を相談してほしい。

● 北村委員代理（近江鉄道）

- ・ バスの運賃転嫁について、12/15にプレス発表させて頂いたが、近江鉄道バスも同様に増税による運賃改定を4月に予定している。
- ・ 運賃は10円単位で行うため、端数処理の部分は定期券据え置きにより対応する。
- ・ また、近江鉄道グループの再現に伴い、角能線を湖国バスから近江鉄道に引き継ぎを行うことを了承して頂きたい。

● 川端委員（湖国バス）

- ・ 協議証明書（案）について、運行事業者の変更と、定期券を据え置くことを追記して頂きたい。

● 事務局

- ・ 運賃改定という表現に修正する。
- ・ 運行事業者の変更と定期券の据え置きは追記させて頂く。

(3) 第3号議案について(資料3)

- ・ 第3号議案 湖東圏域地域公共交通総合連携計画(第二次計画)(素案)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。
 - 野瀬委員(多賀町)
 - ・ 角能線が湖国バスから近江鉄道に変更となったため、P.72の「著しく乗車密度が低い路線の改善」の実施主体に近江鉄道を追記すべきである。
 - 事務局
 - ・ 第2号議案を承認頂いたので、これにあわせて訂正させて頂く。
 - 野本委員(聖泉大学)
 - ・ 路線バスの数値目標である利用者数74万人以上は、過去の実績トレンドを考慮して設定した目標なのか。
 - ・ 著しく乗車密度が低い路線の改善について、具体的な対策イメージがあれば教えて欲しい。
 - 事務局
 - ・ 74万人以上の数値目標は、ご指摘のとおり平成23年度から平成25年度にかけて毎年2万人ずつ増加している実績を踏まえ、設定させて頂いた。
 - ・ 著しく乗車密度が低い路線として、平均乗車密度が1.0人を切る河瀬線や旭森線等を想定しており、廃止を含めて検討したいと思っている。
 - 野本委員(聖泉大学)
 - ・ 不特定多数を対象とした考えで広域的に路線バスを維持するのではなく、代替案も含めて需要に応じた対策を行って欲しい。
 - 後藤委員(運輸支局)
 - ・ P.53のコスト削減の目標について、目標を掲げるのは良いが、補助金を貰っている以上説明責任があるため、路線バスの運行事業者もかかる経費を明記した方が良い。
 - ・ コスト増加の原因が運行事業者にあると勘違いされる場合もある。
 - ・ 関越道で発生したバス事故以降、安全に対するチェックも厳しいため、運行事業者は安全確保を行っていることのアピールと、そのコストも適切に見込んだ上で経費の説明責任を果たし、コスト削減を実行して頂きたい。
 - ・ 利用者数の増加目標について、市民の利用が増加するのはもちろんのこと、ひこにゃんラッピングバスも運行開始したこともあり、もっと観光客にも利用してもらってはどうか。
 - ・ 大阪や京都から電車・バスで彦根観光を行うなど、JRと連携を組んではどうか。つまり、湖東圏域に入ってくる人を対象とした対策も必要ではないか。
 - ・ WEBでの情報提供は既存の乗換検索サイトで利用可能だが、バス停での検索ではなく、住所検索が可能であれば観光地の名称からバス停も検索できるため、PRにもなる。

- ・ 補助金について、愛のりタクシーは現在国が補助金を出しており、路線バスも国と県の両方から補助できないか現在検討中で模索している段階だが、今後とも補助金を上手に適用して公共交通の維持に努めて頂きたい。
- 樋口委員（滋賀県バス協会）
 - ・ いくつか施策が挙げられているが、鉄道との連携や乗り継ぎ改善事業について、鉄道利用者にとってバスと鉄道との乗り継ぎは大事な要素であるため、駅へのアクセス手段の観点にて乗り継ぎの利便性を検討して頂きたい。
 - ・ バス停の改良について、バス停の上屋等もあるが、バス停まで自転車で行き、路線バスに乗車することも考えられるし、電工式のバス停もバス停位置を分かり易くする方法でもあるので検討してはどうか。
 - ・ 情報の不足も問題であり、バスがどこを走っているのかがわかるバスロケというシステムもありため、近年費用も安くなってきていることから検討してはどうか。
- 事務局
 - ・ 運行事業者の説明責任を検討していたが、運行事業者の経営状況書類もこの場で説明することとなり、それが妥当なのかという議論もあったので、素案の段階では内容を抑えた文章となっている。
 - ・ 観光に関係することは連携計画に記載しきれていない内容であるため、どのような内容とするか事務局に一任して頂いた上で明記し、来年度以降に検討できる体制を組みたい。
 - ・ 乗り継ぎの改善やバス停改良のハード施策も含め、引き続き検討していきたい。
- 横幕委員（近江タクシー）
 - ・ コスト削減の話の中で欠損額という表現であるが、タクシー会社としてはメーター運賃のみ頂いている。そのような認識で良いか。
- 事務局
 - ・ 連携計画の中では、ご指摘のとおり愛のりタクシーでも欠損額という表現を使用しているため、適切な表現に修正する。
- 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ P.9でも路線バス利用者の割合（分担率）等も分析しているが、路線バスの数値目標であるバス利用者の4万人増加は、どの需要を見込んでいるのか。
- 事務局
 - ・ 今回の目標は分析結果ではなく、過去の実績から設定した努力目標である。
 - ・ ただ、分析結果をみると、潜在需要として鉄道利用のうち、P&R利用者や送迎は路線バスへの転換が図れるのではないかと認識している。
 - ・ また、上記に関連した調査も現在行っており、調査結果が整理できた段階で来年度以降の検討材料としたい。

- 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 湖東圏域の住民のバス利用者を増やすのも、観光客のバス利用者を増やすのもどちらも利用者増加となる。
 - ・ 警察の方で渋滞情報を提供されているが、観光を対象とした場合、主に土日祝日となる。そこで、土日祝日に新たなバス路線を考える、渋滞しているから公共交通を利用する方が良いというPRを行う等も検討してはどうか。
- 大久保委員（彦根警察署）
 - ・ 彦根の道路状況は町内の道はスムーズに流れているものの、南北の道は幹線道路が少ないため、混雑が発生している。
 - ・ スムーズに流すためには道路構造全体を見直す必要があり、早期に対策できるものではない。そのため、信号制御等のソフト施策が考えられるが、バスへの転換を促し、自動車交通を減らす方法も考えられる。
- 事務局
 - ・ 渋滞対策として、路線バスを走らせるという施策は具体的に検討してことはないので、今後検討していきたい。
- 川端委員（湖国バス）
 - ・ 数値目標の1億6千万円以下となっているが、今後増税となり、運行経費や保険等も増額となる中でこれらの経費も見込まれた金額となっていないのでは。
 - ・ また、運行事業者として企業努力をして公共交通を維持するという使命のもと、必要経費のみを計上しているだけであり、営業利益はなく運行事業者だけが儲けている分けではないと認識して頂きたい。
- 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 現状維持することが、既にかかなりの努力が必要であることを理解した上で、今後皆様と協力して鋭意努力をするという決意という認識と理解している。
- 山田委員（彦根市都市建設部）
 - ・ 前回の第一次計画で目標額は1億2千万円以下であり、達成することができず、補正予算等で対応した経緯がある。
 - ・ 財政的にも数値目標を設定する必要があり、実績より高い額を設定するにも根拠もないため、今回の目標は平成25年度実績1億6千万円に対して、これ以上増やさないように努力するというので、この数値目標となった。

(4) その他

- ・ 次回の総会は、平成26年3月末に開催予定である。

3 閉会

以上