

第 2 回彦根市公共交通活性化協議会 議事録

開催日 平成 21 年 9 月 18 日 (金) 午後 6 時～

開催場所 彦根市民会館第 3 会議室

出席者 別紙のとおり

1 開 会

近江タクシー(株)の委員交代により久田委員自己紹介
全員出席により 定数を満たしている

2 議 事

松田会長

彦根市公共交通活性化協議会は市の中で盛り上がりがあり、議会でも評価をいただいています。彦根市を中心に彦根と犬上 3 町、愛荘町の 4 町と連携を取っている定住自立圏は、近畿で唯一、また全国でも 22 ほどですが、9 月議会で協定書を提出しているのは全国でも 10 ほどです。国でも注目しているところですが、住みよい、住み続けるのに公共交通は重要であることは 4 町も共通の認識であり、福祉タクシー的なものを走らせたりしているがなかなかうまくいかない。彦根市の協議会の事業に 4 町も追随して協議会に入り、圏域の交通ネットワークをどうするか、愛のりタクシーをどうするかという話がどんどんできてきます。4 町それぞれいろんな特色の考えをお持ちですので、専門家の知恵を借りながら圏域の交通ネットワークをどうするかを考えていくこととなります。ここにご参加の委員の皆様は 4 町にも該当する委員さんもおられます。その方々にも引き続きご迷惑をおかけしますが、議会の議決を経た後どんどん進んでいきますので、その節はよろしくお願いします。

(1) 河瀬南彦根線改善および予約型乗合タクシー実証運行案について

松田会長

河瀬南彦根線改善および予約型乗合タクシー実証運行案についてお諮りいたします。事務局から説明をお願いします。

事務局 ((社) システム科学研究所 塩土氏)

資料 2 に基づき説明

結論

- ・現在の路線バス「河瀬南彦根線」は彦根駅までの路線延伸
- ・日夏町 路線バス停留所のない地域に予約型乗合タクシーを導入
- ・河瀬東側地域 利用のない河瀬駅東側はバスを 1 便残して予約型乗合タクシーを導入
- ・亀山地区 バス路線のない公共交通不便地域のため予約型乗合タクシーを導入
- ・地元と協議し、概ね理解をいただいている。

・アンケート調査結果

利用の多い目的地を見て予約型乗合タクシーの路線を検討した。

バス路線の改善

- ・日夏中央経由と日夏ニュータウン経由の現在の便数を維持しながら彦根駅へ延伸 (サービスレベルを維持)

- ・料金は 200 円、300 円とする。
- ・葛籠町経由は 1 往復として休止状態で乗合タクシーでカバーする。
- ・現在年間 1800 万円の赤字 旧河瀬線は 1 日 128 人乗車していた。現在は 1 日 26 人しか乗っていない。南彦根駅以北は旭森循環線に移行している。
- ・旧河瀬線の利用者数を見て、減少分を加味して現在 26 人に対して 71 人の増加を目標として試算。今後の PR により最低でも 300 万円の収支改善を図りたい。

予約型乗合タクシー

- ・事前登録制の廃止
- ・運賃 400 円・700 円（エリアをまたぐ場合に 700 円の設定がある）
タクシーより安く、バスより停留所数を多く、運行本数を多くして利便性を高める
- ・PR 全市的な周知 ニュースレターを通じて PR
ニュースレター号外は河瀬地区限定に配布した
ニュースレター9月15日号で全域配布
- ・今後のスケジュール
11月16日開始を予定
- ・協議会の決議
運行地域と路線、運賃
その後、ダイヤ、予約方法等を事務的に進めていく

松田会長

路線バスの変更、バス路線運賃案、登録制の廃止、予約型乗合タクシー路線案・運賃、運行開始を 11 月 16 日として、今日決める事項があります。

近藤委員

バスとデマンドのエリアが重なっているのでは、時刻でずらすのか、お互いのパイを取り合わないのかという不安がありますが。

事務局（システム科学研究所）

資料 3 の別紙にバス・タクシーの路線があります。路線バスがあるところにはタクシーは行かないよう、地域分けには配慮はしています。競合してお互いのパイを取り合わないかというご意見ですが、今現在バス路線があるところはバス路線におまかせして新たにタクシーが取ってしまうことのないように配慮はしています。日夏については、バスより琵琶湖側にバスがないところがありますので、そちらに導入し、河瀬東側はバスをご利用いただいていないので、バスを減らした上でメインはタクシーになるようにすみ分けをしています。

近藤委員

乗合タクシーの時刻表はどうなっていますか。

事務局（システム科学研究所）

バスとタクシーが駅発は同じになる可能性はあります。河瀬駅発は 30 分発ですので、発が同じになるかもしれませんが、行き先が変わる、バスはこっちへ行くがタクシーは違うところに行くというように競合しないようなダイヤになると思います。現在作成中です。

山崎委員

現在走っている路線バスは生活路線バス・コミュニティバスですか。生活路線バスだと、鉄道優先で

並行して走らせるということになると支障がありますが、その点はクリアしているということによろしいですね。

事務局（システム科学研究所）

そうです。鉄道との競合がないようにということですが、鉄道を受けて、鉄道がないところの交通を確保する発想で路線を組んでいます。全く鉄道と並行して走るということではございません。

山崎委員

JRとかなり並行させるわけですね。鉄道とバスの関係は補助率が大幅に変わったりすることがありますが、該当しないということですね。

事務局（システム科学研究所）

該当しません。

山崎委員

滋賀県内同じ問題があって、鉄道と平行して走らせられないという問題がいろんなところでおこっていますが、大丈夫ですね。

別紙の点線と実線がありますがどれを見ればよいですか。

緑でも点線と実線がありますが。

事務局（システム科学研究所）

資料3の別紙を見てください。基本的には実線をたどっていきますが、乗合タクシーは予約制なので、点線は予約がない場合のショートカットです。

松田会長

予約型乗合タクシーの料金が400円と700円で、今までの500円と1,000円と変わるの、エリアが非常に狭いからということによろしいですか。

事務局

そのとおりです。タクシーで稲枝から市立病院へ行った場合、河瀬から市立病院へ行った場合、最大3人で乗り合わせることができますので、単純に3で割って、きりのいい数字でとった運賃が400円もしくは700円になります。遠いところは700円になりますし、近いところは少しだけ安くなります。

久田委員

料金を統一できないでしょうか。実際の運行において利用者から実際にいただくときに400円・700円、500円・1,000円といろいろあるので、判別がしにくくなります。距離とかいろいろありますが、利用していただくときに分かりやすいような、種類が少なくならないでしょうか。

事務局

稲枝と鳥居本のときも同じ問題があり、100円刻みで考えていましたがそれはさすがに難しいということで、500円、1,000円、1,500円として協議させていただきました。均一ですと利用者には分かりやすいですが、近いところで乗る人と遠いところで乗る人があって不公平になります。市域が広いのである程度の運賃差を設けないと公平・不公平が出てきます。現場の運転手さんには分かりやすい運賃表を提供するなどの工夫をさせていただきたいと思います。

久田委員

バスとあまりかわらないような運賃設定になっています。1回ご利用いただくことについて、料金幅があるより統一された料金のほうが良いと思います。遠いから高い、近いから安いというのではなく、利便性を考えると、利用しやすいことも必要だと思えます。

事務局（栗本）

稲枝・鳥居本地区は現在２段階運賃形態を考えている。河瀬には３つの地域で考えている。名称が愛のりタクシーいなえ、愛のりタクシーとりいもとと決まっていますが、名前でどこの地域の人かの区分けも含めて運行していきたい。ＪＲを挟んで地域が分かれているので心配していますが、過去３回地域で協議した中では、試行でやってみよう、高齢者の利用が多いので各集落で取り組もうという話をいただいている。この協議会で決まった段階で各町へ説明に伺うこともありますが、タクシー事業者さんにもご迷惑のかからないようにＰＲに努めていきたいと考えていますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

野本委員

400円・700円は距離で運賃を決めているということですが、地域を区別する、という意味でよろしいでしょうか。

事務局（栗本）

別紙で色分けをしています、3地区のブロックがあり、1ブロックずつ一つの運行形態として考えています。

野本委員

400円、500円の納得いただけるものを見せていただくと。

事務局（システム科学研究所）

メーター運賃を稲枝から市立病院までは3700円くらい、河瀬からはもう少し安くなり、どちらかにあわせる方法もありますが、単純に3で割ると差が出てくるのは当然で、どちらかにあわせることになる。河瀬は稲枝から倍近くありますので、運賃差をつけています。細かくならないように、かつ、ある程度不公平にならないように、という観点で運賃を設定させていただいています。細かい計算をお見せできず申し訳ございません。

富家：野坂委員代理

乗合タクシーの河瀬線は既存のバスを6往復から1往復に減少されていますが、休止状態なので、乗合タクシーが軌道に乗れば、将来的に路線バスからデマンドタクシーに乗り換えられるお考えなのか、また、日夏線については将来的にも路線バスとデマンドの併用で利便性を高めるのか、もう少し先のお考えがあるのかを教えていただきたい。もう1点、活性化法の補助を受けられての実証運行をお考えなのか、2点をお願いします。

事務局（システム科学研究所）

地域の将来的な話ですが、今後実証的にやらせていただいて需要がどれだけあるかを見極めていく形になり、バスもタクシーも数字が挙がってくるので、検証しながら引き続きするかを検討することになります。今の段階ですぐに、将来的にＪＲ東側は廃止という話ではないですが、今後の数字の動向を見ながら検討することになります。

事務局（栗本）

将来的には、東側のバス路線1往復については、本来ならデマンドにするならバス路線を廃止するのが前提になると思ひますが、定住自立圏の関係で1市4町の中で公共交通を考えていくというテーマがあります。今後1市4町の中でこの路線を復活して甲良町から乗り込みをする可能性もあり、湖国バスさんによりますとバス路線を廃止すると今後復活するのが難しいと聞いています。圏域の中での路線の位置づけの議論を進めていきたいと考えています。日夏ニュータウンについては、愛のりタクシーと路線バスと併用での提案をしています、住宅地域であり、地元の方と協議をしますと、30～40人お集まりいただき、今後のニュータウンの高齢化に伴って関心が高く、取り組みの中でご協力をいただい

り、地域全体がPRを含めて乗る回数を増やしてもらえ糸口があるのではないかと、示唆しており、ダイヤの充実を図るということを考えています。

野本委員

デマンドとバスの組み合わせをどうするかということについては、実験をやっているのだから、費用、実験の見通しがクリアでないのではないかと。

事務局（システム科学研究所）

収支計算について、全体の計画の目標として8300万円の補助を将来的には6500万円以下にしたいという目標があります。特に河瀬南彦根線についてどうかといいますと、路線バスの需要を増やすことが第1の目標です。路線バスの需要を増やす、路線バスの延伸によって路線バスの需要を確保する。もともと河瀬線の数字が分かっていたので、この数字100%を取り戻せたらいいのですが、おそらくそうはいかないので、減少トレンドはある中で、もともと乗っていた人をPRによって乗せたい。それによって、利用者を今は1日43人しか乗っていませんが、実験なので、どのくらい下がるかは分かりませんが、1800万円赤字が出ていたのをPRによって300万円の収支改善を目指して1500万円まで下げたい。

タクシーについては、稲枝の実績が分かっていますので、沿線人口について一人年間0.1回しか乗っていませんが、年間のおおよその収支が分かっていますので、試算をすると3地域の乗合タクシーを入れたときの市の負担補助額が約155万円～253万円と予想している。当然多く乗りあっていただくと赤字額が圧縮していきますので、PR次第になります。稲枝の実績をふまえると、新しい路線を引くことによる負担増はこの位と考えています。

松田会長

バスについては利便性を高める、何本動かす、など後でご提案がありますが、タクシーの料金については、料金を細かく分けるといろいろな形がありましたが、実際に運行するときには難しいので大きく2つの金額に分けてやろうという結論になりました。本来は計画になかったものを彦根市として市費で取り組もうということで取り組んでいます。今回はエリアがピンポイントになっているので工夫された形になっていると思いますし、地域でいろんな話をされた積み重ねですので、事務局の提案での料金設定・路線でやっていただきたいと思っています。路線バスについては、やめしまうと回復が非常に難しいという理由がありますので、なんとか死守して利用を増やすために彦根駅まで行く、将来近隣4町の駅へのルートであったり、いろいろな面がありますのでご理解いただきたいと思います。運行される方の立場では料金はもっと単純で分かりやすいほうがよいという意見もありますが、まずは使っていただいているような形の意見を集約して定番にしていきたいと思っていますので、ご理解いただきたいと思っています。

久田委員

平日のみの運行になっていますが、土日祭日等の運行をやめておくのは理由がありますか。休日も動かれるので、必要ではないかと思っています。

事務局（栗本）

地元では平日で運行ということで話をしています。アンケート等で土日運行も考えていきたい。タクシー事業者さんの土日の出務の関係がありますので、平日の実証運行をさせていただいた中で将来検討させていただきたいと考えています。

久田委員

1時間に1本という設定ですが、ご利用者から30分に1本に増やしてもらえないか、というご意見が

あります。また、病院へ行かれるとバスは配慮されているようですが、診察が終わる時間が分からない、診察が終わって始めて連絡する形になる。11時にタクシーがあつて11時5分ごろに終わったら11時には間に合わない。そのあたりで不便にしておられます。うちでさせていただくの、遠くなると難しいですが、病院からは特別に30分前の予約を受け付けることを考えさせて頂きたいと思います。また便数を増やしてはいかがかと思ひます。

事務局（栗本）

予約と配車に関係があり、近江タクシーさんで検討していただいて1時間前予約でPRしております。現実には15分程度は短縮していただいていると聞いています。市立病院ではこの間1000人目のご利用者にお出合いさせていただきますと、現在2時間に1本を何とか改善してほしいというご意見もいただいています。増便については後の議案でもご審議いただきたく思ひます。

松田会長

河瀬南彦根線の改善と河瀬・亀山に乗合タクシーを入れるということと、料金設定については近距離になるということと少し下げた設定にするということとよろしいでしょうか。試行でございますので、いろんな形でやりながら住民のみなさんの協力をいただきながらより良いものにしていきたいと思ひますので、少し無理をしているところもあるかと思ひます。しっかり見たいということもございりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

山崎委員

基本的には結構だと思ひますが、路線バスとデマンドとを組み合わせるとその結果どうなるのかということとは事前評価としては確かに評価されていますが、事後評価が大変重要で、その結果どうするかということを検討していかないとはいけません。今後のスケジュールで効果検証というのがありますが、これをきちんとやる、それを今後に生かしていくということをお願ひしたい。

事務局（栗本）

地元のみなさんとお話するときにも評価いただき、アンケート調査にもご記入いただきたく申し上げていますので、住民の声を大事にしたいと思ひています。

松田会長

人口が密集しているところに乗合タクシーを走らせて見るという新しい試行です。路線バスとの連携が上手くいけば4町を含めてこの圏域がバス、JR、近江鉄道がうまく連携するのではないかと期待しています。多少ご不満がある地域の方にもご理解いただいている部分がありますので、これでいったん河瀬・亀山・日夏の団地のあるところのコミュニティバスとタクシーをどう連携していくかということについて試行をしていきたい。結果について、経過についてしっかり検証すると次のステップにつながると思ひますのでよろしくお願ひします。

この内容についてはご了解いただいたということですが、また後でご意見を伺ひたい。

河瀬南彦根線改善および予約型乗合タクシー実証運行案について承認

（2）鳥居本地区・稲枝地区予約型乗合タクシー実証運行改善案

松田会長

鳥居本地区・稲枝地区予約型乗合タクシー実証運行改善案についてお諮りいたします。事務局から説明をお願ひします。

事務局（（社）システム科学研究所 塩土氏）

資料 2 により説明

- ・利用者数の推移
- ・2月アンケート調査結果
- ・病院の終わる予測が付かない中で、2時間に1本ダイヤの改善案として、1時間に1本に運行本数を増やす。
- ・～止めの系統があるので、曜日指定の系統をなくし、複雑な系統を廃止して一つの系統に統一し、全部停留所を運行して、分かりやすくする。路線をなくすのではなく、途中どまりの系統をなくす。
- ・運賃について、500円、1000円、1500円の3段階運賃を設定していたが、分かりやすさ・使いやすさの観点で500円・1000円の2段階に統一する。収支は若干落ちるが軽微。
- ・事前登録の手間を省く。電話予約は必要だが、誰でも使いやすくする。
- ・協議の内容
1時間に1本程度
途中止まりをなくす
運賃の改定

松田会長

本数を増やす、事前登録を廃止して登録しなくても利用できることについては、タクシー会社さんと協議して、愛のりタクシーを利用される方が分かるようになればよいのですが、協議をさせていただきたい。1500円部分の廃止については、高いという意見もございました。系統を1本化することについてご意見がありましたらお願いします。

山崎委員

利用者にとっていいことです。問題が出るとすると、市の負担が増えるくらいでしょうか。

松田会長

市で予算を計上しましたが、利用のバランスが良かったのか、決して大きな負担になっていない、どの程度の利用まで想定できるかわかりませんが、エリアが広がると大きくなると思いますが、一定の負担をいただいていますので、路線バスのように何千万円という負担をすることもありませんので、非常に効率よく近江タクシーさんの協力によって動いています。もう少し上手にいけばいいシステムになると思います。

野本委員

帰りの問題がありましたが、さらに30分に1本という話になるのでしょうか。

事務局（システム科学研究所）

どこまでやるかですが、乗合なので、需要が分散してしまうと非効率になりますので、ある程度利用を集約しないと事業として続きにくくなりますので、当面は1時間ヘッド、さらに需要が増えると30分ヘッドもあるかもしれませんが、当面は1時間ヘッドが妥当ではないかと思います。

山崎委員

デマンドタクシーは乗れば乗るほど市の負担が増える、乗らないと負担が増えないので、市がどう考えるかですね。

松田会長

エリアを一定に決めていただいていますので、その試行を見ながらやっていきたいと思います。スタートしたときからバス会社さんの懸念もありますし、タクシー会社さんの懸念もありますので、そのあたりをどのように棲み分けしていくかということは大きな問題を認識しています。利用者に便利になる

ように改良をしながら試行をしてみたいと思います。よろしいでしょうか。

近藤委員

事前登録制をやめるのはいつからですか。

事務局（栗本）

今回の路線から登録制度は廃止したいと考えています。料金については、3人で運行するときの料金を原則にしていますが、ショートカット等の関係で、実績から把握すると、タクシー料金が安くなっているというデータがあります。1,500円運賃については17人ご利用いただいていますので、市の持ち出しとしても8500円増えることとなります。1000円と1500円の地域の差があまりないことが分かってきました。それでしたら一緒にしたほうが効率的だろうと考えてお諮りしています。

近藤委員

11月16日からやめるということですね。

事務局（栗本）

運行会社さんのほうで運行開始していただいてからになります。

近藤委員

（鳥居本と稲枝の時刻表&路線図は）作り直すのですね。

事務局（システム科学研究所）

ダイヤが変わりますので作り直します。

近藤委員

その場合の利用は予約だけで乗るのですね。

野本委員

当初登録制を導入したのは、一般営業と公共交通と区別ができるのか、という議論がありました。念のためですが、混乱はないのですか。

松田会長

近江タクシーさんをお願いしたいのは、予約受付の電話番号を設定いただくとはっきりして、頼むほうも受けるほうもはっきり分かりますので、今後少しく分かるように仕分けをする必要があるのではないかと考えています。

近藤委員

ふらっと来る観光客にとってはすごく良いので、PRしてほしい。

事務局（栗本）

この実験を圏域に広めたいということを考えています。中心地にすべて来ていただくわけではなく、郡部のほうからいろんなニーズに応じた動きをするためには観光の方にもご利用いただかなければならないだろうと考えています。地域の公共交通ネットワーク、地域の活性化をどのように見ていくかが大きな課題です。今回弊害となっている部分については、利用者サイドから考えてみると登録制は廃止せざるを得ないかと思えます。問題を一つ解決すると新たな問題が一つ出てくるわけですが、事業者サイドと行政サイドで今後詰めていきたいと思えます。

松田会長

団地、人口密集地を走る中で、どういう利用者がおられて、もっと大きな人数になるかもしれませんが、これでやっていきたいと思っています。彦根市は良いのですが、多賀町でやったときにタクシーが回ってくれるかという不安もあるようですし、悩みも違っています。多少不安なところもありますが、これでやってみてはどうかと思います。

料金設定、時間帯、系統の問題についてはこれで試行していただいでよろしいでしょうか。

鳥居本地区・稲枝地区予約型乗合タクシー実証運行改善案について承認

今後、路線バスがどう連携するのか、どのような利用形態があるのか、よく分析する必要があると思います。

(3) 三津屋線ダイヤ改善実証運行案について

松田会長

三津屋線・彦根駅市立病院線ダイヤ改善実証運行案についてお諮りいたします。事務局から説明をお願いします。

事務局（システム科学研究所 塩土氏）

資料2により説明

- ・2路線を合わせて30分ヘッド・・・昼間はJRの30分間隔でくるのでJRダイヤに合わせる

- ・覚えやすい分かりやすいことをPR、利用者を増やして赤字額を削減

- ・路線について、県立大学止まりの系統を新設することを提案

需要の多いところと少ないところがあり、三津屋から彦根駅へのくらい利用者がいるかを見ると、彦根駅から県立大学までで需要の段差がある。バスの台数が決まっているので需要の多いところに、選択と集中で、JRから県立大学線の系統を1本増やす。

- ・彦根駅での乗継改善

高齢者は健常者の歩行時間が倍かかると言われている。健常者は歩いてJR着から3分～5分、高齢者は10分程度を見ておくと改札を通過して乗り継げるだろう。できるだけ揃ったダイヤに改善。

- ・詳細は湖国バスさんと詰めている。

- ・ダイヤ改正は11月16日の予定。約2ヶ月の準備期間でPRを合わせて進めていきます。

松田会長

城陽小学校が通学に使っていますので、これに影響がないように朝夕は今までどおり回しますが、県立大学止まりの系統を増やし、30分ヘッドでJRとのうまく連携できるようにして弱者に配慮したダイヤに工夫するということでした。

野本委員

便利で分かりやすくてよいと思いますが、人件費等コストの点が気になります。

事務局（システム科学研究所）

ダイヤが決まっていますのできちんとした試算ができていませんが、今あるバスを使って効率よく利用者を運べるような、できるだけ今の資産を使うので、大幅なコストの増はないという見込みで考えています。

中村委員

56分の6というより、45分の5のほうが、分かりやすいと思います。きちんとした数字のほうが覚えやすいです。

事務局（システム科学研究所）

ダイヤ調整中なので検討します。

山崎委員

交通渋滞でバスが遅れるという懸念はどうか。長い路線ですから。

事務局（システム科学研究所）

朝夕はどうしても遅れています。通勤通学のご都合がありますので、現行どおりとして触りません。バス側でできることとして、できるだけ乗っていただくように考えています。

近藤委員

名前を変えることはしないのでしょうか。三津屋線や市立病院線、県大線と分かれているので分かりにくくなっています。30分ヘッドで分かりやすくするなら、呼び名を工夫しても良いと思います。

事務局（システム科学研究所）

三津屋線でも病院へ行くのとそうでないのがありますので、時刻表の中で分かるようにしたいと考えています。路線名を意識せず乗れるような工夫ができるかと考えています。路線番号で何番のバスが分かるようにできる工夫はあると思います。

松田会長

なぜバスが三津屋まで行くか彦根市民は知っているが、外から来た人には三津屋にバスターミナルでもあるのかと思います。我々も三津屋に自転車で行ったらバスに乗れるのかということそうではない。県立大学行きならすぐ分かりますが。いろんなご意見があった中でどう工夫するか、交流人口を図ろうとする彦根市にとって、彦根に來られてどうバスに乗ってよいか分からないとならないように工夫していただければと思います。

改善ということで提案させていただいていますが、これでよろしいでしょうか。

三津屋線ダイヤ改善実証運行案について承認

松田会長

ただ今ご審議いただきました3案件について、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を各事業者へ交付させていただき、11月16日にスタートできるように準備を進めていきたいと考えております。証明書をご覧ください。

事務局（システム科学研究所）

資料3により説明

藤原：野村委員代理

事前に地元の方と協議をされてそれぞれ決められて協議会にかけておられるということですので、地元の方にとって良いものだろうと理解しています。

乗合バスの運行とデマンドの運行のすみわけをきちっと分けて頂き、時刻なり空白地域なりを分けていただいて地域としてどういうものがよいのかを作っていただいて、最終的に利用者にとって乗りやすい、地域にとってよいものを作っていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

三浦委員

道路管理者としての立場で、公共交通機関が円滑に運行されるように、実証実験をされてより利用促進を図れるようにしていただきたいと思います。

大久保：村田委員代理

高齢自転車の交通事故を考えますと、公共交通機関を整備することは非常にありがたいことだと思います。身体的に問題があっても免許を取られると高齢者の自主返納が少ないことを考えると、市の補助でパスや回数券を渡すことによって自主返納を増やすことを考えていて頂けると有難いと思います。

森野：角田委員代理

タクシー、バスあわせて提案していただいておりますが、若干日夏ニュータウンあたりで重なっているところがあります。南彦根駅からと河瀬駅からのお客様は選択肢が増えますので、タクシーとバスのルートで重なっているため、利便性の高いほうを選択されます。タクシーのほうへ利用者が以降する懸念がありますが、コミュニティバスということでエリア全体の活性化・利便性を図っていくこととなりますので、その点で精一杯努力をして取り組んでいきたいと思っております。

大西委員

市民の立場に立つと、料金体系で、400円・700円の2段階で実施されますが、統一したほうが良かったのかなとも思います。実験していただいて検証していただければと思います。

久田委員

利用者に便利に使っていただけるようにと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

：田井中委員代理

運転する立場の組合から寄せていただきましたが、アンケートをとっていただいて少しでもお客様が乗っていただけると思いますが、乗務員の立場では、安全安心の点でお客様に乗っていただくために、ダイヤは少しでもゆとりあるダイヤを組んで頂けるとありがたいと思っております。

加茂委員

アンケート等していただいておりますが、最終的にバスも乗合タクシーも乗っていただけるように需要喚起していただきたいと思っております。

樋口委員

バス、タクシーそれぞれ公共交通機関ですが棲み分けがもともとありました。実験ですので、ネガティブな意見は控えますが、両者が共倒れにならないにはぜひお願いしたい。まず稲枝地区で乗合タクシーを実験したわけですがアンケートの結果を見るとまだまだ少ないのかな、と思っております。河瀬の東側でのアンケートでは「不安や苦痛を感じる」が6割、「公共交通機関が必要」は8割、「利用したい」が4割もあるということでしたが、「必要だ」が8割で「利用したい」が4割は少ないと思っております。6割は利用しないということですので、ギャップをどう埋めるか、ここをしっかりと押さえていただかないと、3年は国の補助がありますから良いですが、3年後にバスもタクシーも疲弊するということがないようにお願いしたいと思っております。バスが公共交通機関の代表ですのでバスが生きていけますようにお願いしたいと思っております。毎週金曜日はワンコインバスとして100円で運行しておりますので、バスを利用していただく方策もっておりますのでPRをお願いします。

宮野委員

最初から今日まで参加していますが、1時間に1本、電車との接続、良い方向に推移していると思っております。きめ細かくやっていただいているので感謝しております。

中村委員

障害者のバス・タクシーの部分がなかなか出てこないの、介護タクシーも出てきて、変わってきたのでそのあたりはどうかと思っております。

3. 報告

(1) 公共交通便利マップの作成について

松田会長

公共交通便利マップの作成について事務局から説明をお願いします。

事務局（システム科学研究所）

資料2により説明

・ワークショップ参加者の意見

バスにのってどこに行けるかというところを分かりやすく絵に落とす。

普通の地図の上にバス路線があったほうが分かりやすい。

地形が頭に入っているのも、これとあわせて時刻表があったほうがいい。

・壁に貼る、持って歩くの2種類案を作成、全戸配布はどうするかは協議する。

・今月末で3回目のワークショップでおおむねの方向性を見出す。

・ダイヤ改正があるのでこのマップを活用する。

・マップの使い道を検討する。

・行き先番号（方向幕）がどこにも表示されていなかったため、地図と番号を見ながら分かりやすくなるような仕掛けを盛り込みたい。

富家：野坂委員代理

乗合タクシーの時間 2時間を1時間にということで、乗合率を高めるといふことをご検討いただいていると思うので、また良いアイデアを教えてくださいたいと思います。

近藤委員

河瀬・日夏のあたりで集落に入っているから、実験の結果を集落にもって行ってほしい。乗るといったが、こんな数字でいいのですか、と持っていけないと、みんなバスを欲しがりますが実際乗らないと持たないので、地域の人に努力していただいて、みんな乗ろう、一緒に乗ろうという形をしていただかないと、せっかく引いているので、乗らないと疲弊してしまうので、ぜひ集落から挙げてきたのであればどうしましょうかと戻して欲しい。

県立大学の立場でいうと、学生が使えるようになるのではないかと思います。バスに乗れなかった学生はタクシーに乗りあうので、病院まで行ってそこから歩くとか、使うようになる。河瀬高校もあるので、配布先として施設もたくさんあるので施設へも配布をすると増えていくのではないかと。登録しないですむのであれば学生も使いやすくなるので新たな需要が増えると思います。

野本委員

路線バスを20年くらいずっとやっていますが、河瀬南彦根線の使い勝手がどうかということでもまた戻ったなあと、いろんな工夫をされているのでお客さんが伸びてくれればという感じを持っています。私の団地は日夏ですが、2世帯でかなりの高齢者ですが姉妹でよくタクシーをお呼びになっているところへ行っておられますが、良いシステムで、本当の交通弱者にご利用いただけると思います。山崎先生から実験で基礎データをきちんと取ることが大事です。

山崎委員

一歩一歩進んでいると思います。ぜひこれを進めて欲しいと思います。今回までの議論はどちらかというと高齢者、高校生という属性ではなく、地域の利便性というトータルな形の議論でしたが、次の段階では属性に議論を進めたらどうかと思います。集落の人はどう考えているのか、企業などの大口になりそうな人はどう考えているのか。米原と長浜では高校生の割引を導入して実験したら好評で、継続して定着させようという動きになっています。そろそろ利用者を念頭に持った対策を考えても良いと思います。

事務局（栗本）

3つの案件につきましてご協議いただきありがとうございました。愛のりタクシーの実証運行をやっ

ていただく事業者さんを選定するために、9月11日にタクシーの事業者にお集まりいただき説明会をさせていただきました。その中から実証運行の意向を確認させていただきましたところ、近江タクシー(株)1社が手を挙げていただきましたので、近江タクシー(株)さんに運行をお願いしたいと考えております。また、ご協議いただきご承認いただきました案件につきましては、湖国バス(株)様、近江タクシー(株)様には運輸局へ申請していただきたいと思います。11月16日を目途として運行開始していきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。市民のみなさんに対して周知PRしてかなければなりません。が、ニュースレター、時刻表等を順次配布させていただきます。関係者、職員一丸となって事業を進めてまいりたいと思いますので今後とも委員の皆様には絶大なご支援を賜りたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

松田会長

本日の会議はこれで終わりたいと思います。ありがとうございました。



彦根市公共交通活性化協議会委員名簿

	団体等	職名	氏名	出欠
1	彦根市	彦根市副市長	松田 一義	出席
2	滋賀県	土木交通部管理監	野坂 尚宏	出席 (代理)
3	近畿運輸局滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	野村 義明	出席 (代理)
4	一般旅客自動車運送事業者およびその組織する団体	湖国バス(株) 代表取締役	角田 仁	出席 (代理)
		彦根観光バス(株) 代表取締役	大西 和弥	出席
		近江タクシー(株) 本社営業所 総支配人	久田 良夫	出席
		(社)滋賀県バス協会 専務理事	樋口 俊助	出席
		滋賀県タクシー協会 専務理事	加茂 学	出席
5	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄滋賀県協議会 副議長	田井中 修	出席 (代理)
6	滋賀県彦根警察署	交通課長	村田 喜昭	出席 (代理)
7	学識経験者	滋賀大学教授	山崎 一眞	出席
		滋賀県立大学准教授	近藤 隆二郎	出席
		聖泉大学教授	野本 茂	出席
8	住民または利用者	彦根市身体障害者更生会 副会長	中村 裕次	出席
		彦根市老人クラブ連合会 会長	宮野 武男	出席
9	道路管理者	湖東土木事務所 次長	三浦 良勝	出席
		彦根市都市建設部長	寺嶋 勲	出席