

平成22年度 第2回 湖東圏域公共交通活性化協議会総会 議事録

開催日 平成23年1月14日（金）午後4時～午後5時半
開催場所 彦根勤労福祉会館4階 大会議室
出席者 別紙参照

1 開会

2 議事

- (1) 平成22年度 地域公共交通活性化・再生総合事業に係る自己評価について
- (2) その他

3 閉会

1 挨拶

● 松田会長

- 本日はお忙しいところ多数のご出席をいただきありがとうございます。
- 湖東圏域1市4町で福利厚生等の様々な事業で連携して取り組もうということで進めているが、その中でも本日の公共交通活性化事業が先行して進んでいる。
- この事業が成功しなければ、次の手が打てないような危機感を持っている。
- 本日は自己評価について審議をお願いしたい。

2 議事

- (1) 平成22年度 地域公共交通活性化・再生総合事業に係る自己評価について

■ 事務局より資料に基づき説明

質疑等

● 松田会長

- 路線バスの利用者数が減少傾向にあるが何か理由があるのか。たとえば路線数を減らしているからか。

● 事務局

- 彦根市に限っては、平成19年から大きな見直しをしている中、ここ数年の路線数は一緒であるが、昨年11月に河瀬線の一部を休止し、乗合タクシーに移行している。また、三津屋線等のダイヤ改正は行ったが、路線数そのものは変わっていない。
- 乗りたいが、路線が無い。乗らないから新しい路線も増えないという悪循環が発生しており、不便をおかけしているところもある。一方で、景気の低迷で企業の従業員数

が減ってきていたり利用者数自体の減少の他、高速道路の ETC 割引などの影響もあり、利用者がなかなか増加しない。

- ただ、河瀬線の分析結果をみると、彦根駅までの路線延伸によって利用者は増えている。
- 連携計画にあるとおり、バスを盛り上げたい思いがあるが、なかなか伸びていけない点については、てこ入れが必要と考えており、商店街との連携として「バストク制度」も実施している。また、次年度についてはモビリティ・マネジメントとって自発的な利用促進につながるよう、企業や地元に入り込んで何とかバスを盛り上げていくような事業も計画しているので、その結果も見ていきたいと思う。

● 野本副会長

- 気になるのは、不特定多数で運行している路線バスと、空白地域に張り巡らせた乗合タクシーとがあり、乗合タクシーは空白地域を埋めて地域間の移動にも寄与しており、一定の地域交流も図られているが、一方、路線バスについては、利用者が減少傾向にある。
- データがまだ少ないかと思うが、路線バスと愛のりタクシーとの利用状況に関連があるのか。特に稲枝地区での関連性が読み取れるのではないか。

● 事務局

- 運輸局からも（路線バスと愛のりタクシーが）共倒れしないように、共存できるようにと、指導を受けており、肝に銘じているところである。補助金の削減に向け、空のバスを走らせているところから見直しを図っている。一方で、バスが全く走っていない空白地域が多くある中、どのように移動手段を確保するかという点で、乗合タクシーを導入し、スタートしたところである。
- 今後は、バスのダイヤ改善について、当初の予定通りには進まなかったが、集約結果、アンケート結果をもとに、来年度改善を進めていきたい。
- 実効性については難しい点もあるが、河瀬線は利用実績が上がっている点もあるので、有効な手立てがないか、今後集約を図りながら改善を進めていきたい。

● 山崎副会長

- 資料 2 で、収支率が 1 を切るような状況で平均乗車密度が非常に低いが、路線バスをデマンドタクシーに切り替えた部分があったのか。

● 事務局

- 昨年の河瀬線がそういう形であった。
- 空白地域を埋めるために設定された地域は、稲枝と鳥居本である。河瀬線については、

東回りを一部休止し、その代わりに乗合タクシーとした。その休止した路線の経費を南彦根駅から彦根駅の延伸に当て、バスの活性化と移動手段確保の代替案とした。

- 今後も乗車密度の低い地域について、乗合タクシーに切り替えるなどの代替案を考えていく計画である。運転手の確保に伴う人件費などの問題もあり、簡単にはいかないようであるが、今のこの状況を見ながら検討しているところである。

● 山崎副会長

- 路線バスと乗合タクシーの対比の中で議論しているが、路線バスをデマンドタクシーに変えた結果、効果はどうであるのか。利用者数は減っても経費としては効果があったということが得られるのではないか。今回の資料にその指標が見えないので、今後どうしていくのかが、はっきりとしない。
- 路線バスの収支率をみると、10~60%と路線ごとに幅がある。路線バスとデマンドタクシーの違いがある。そこをどのように使い分けて、より効率的にするかが重要であり、評価の観点にも入れていただきたい。

● 事務局

- 今年度実施した事業評価であったため、路線バスをタクシーに切り替えた事業の評価等については、今年度は掲載せず、抽象的ではあるが今後検証するという表現にあえてしている。

● 山崎副会長

- 利用者数については継続的に見ていくのか、実験前に見るのか実験後に見ていくのか、いろいろあるが、検証結果について追記したほうが良い。

● 事務局

- 昨年取り組んだ結果も踏まえて記載させていただくが、修正した結果については会長に一任をお願いしたい。

● 松田会長

- 成果を比較し、評価し、次の施策に生かすことが必要である。データとしては期間の関係もあり少ない部分もあるが、今後も検証していくことが必要であると考えている。
- 乗合タクシーを走らせてまだ数カ月であるが、4町から感想があれば伺いたい。彦根の場合はかなり論議をしてきているが、各町で何か意見はないか。

● 多賀町

- 多賀町は路線バスが走っていない河内地区があり、そこに「ふれ愛タクシー」が入った

ので便利になったと考えている。さらに三重県に通じる大君ヶ畑地区についても、かなりの距離を安価なタクシーで移動できるという点が浸透してくると、今後乗合タクシーの利用は急増するのではないかと考えている。

● **松田会長**

- 多賀町は当初、長距離の場合、タクシーの配車が懸念されていたがどうか。

● **近江タクシー**

- 配車する時間は場所によって早めにしたりしているので、今の時点では問題は生じていない。

● **甲良町**

- もともと路線バス自体が少ないということもあって、デマンドタクシーに関心を持って頂いている。引き続き町内で周知を図っていきたい。まだ運行を開始して数か月であるので利用者の推移を今後見極めたい。

● **豊郷町**

- この結果を見ていると、当初の予想通り豊郷病院利用が多いという印象である。このうち豊郷町民がどの程度いるのかをしてみる必要がある。その上でもう少し詳細に分析し、評価をしていく必要があると考えている。

● **愛荘町**

- 愛荘町は路線バスの蚊野線があるが利用が非常に少ない。それに比べて順調に乗合タクシーの利用が伸びてきている。今後は路線バスをいかに増やしていくかが重要であり、課題であると考えている。

● **近藤副会長**

- バスの数字が下がっているので、ショックを受けている。
- 評価の中で、路線バスの動態調査やダイヤ改正後に行政に寄せられた意見を集約する、とあるが、意見としてはどのようなものがあったのか。

● **事務局**

- 直接、市にいただく意見は、不便になったというものが多い。
- 具体的な路線としては、市立病院の松原回りについて、ダイヤ改正したことで今まで便利だったのに、乗り継ぎが悪くなったという意見がある。また、南彦根駅に向かう便が、ブリヂストン線と市立病院線しかなく、大藪ニュータウン方面からの路線がな

いので不便という意見もある。

● 近藤副会長

- 今、おっしゃった意見も評価に入れて欲しい。また、路線バスごとの細かい分析も必要である。
- 今回の資料はこれでよいかと思うが、次年度どうするかが重要。全体にやっても効果が薄いのではないかと思うので、1路線に集中して何か手を打つ必要がある。たとえば三津屋線を上げるとか、路線ごとに戦略を考えて、自治体や企業を巻き込んで、何とか使おうとか、路線SOSみたいな形でできないか。
- 今後エコスタンプ制度が、どんな形で地域密着でやるのか興味がある。また、現在のバス得制度については、商店街連盟に入っていない路線沿線の商店が入りにくいということもあるが、バス得制度に参加したい商店に対して今後どういうコンテンツを考えて行くか等、戦略的に考える必要がある。
- 細かい路線単位で少しでも手を打ち、来年度は結果を出す必要があるのではないか。

● 松田会長

- アンケート調査結果の具体的な意見も掲載してはどうかという意見であった。
- バストク制度は市街地となっているが、まちの活性化や利便性を考えると、ビバシティ近辺の商店街を対象としても良いが、バス利用を考えると、中心市街地ばかりでやっていたはいけないのではないかと、とも考えられる。次年度も同じ傾向ではだめなので、どこか1路線でも何か効果をあげてもらいたい。
- 4町は期間がまだ短く、成果も見えにくいですが、1市4町の愛のりタクシーについては一定の評価が得られているので、議会でも一定の報告ができるのではないかと思います。

● 運輸局

- バス利用が減っている中でデマンドへのシフトという話だが、ある市町の交通会議に出席したところ、今後参考にして頂きたい興味深いアンケート結果があった。営業路線の利用から、コミバスに乗り換えたという方がいた。ここで言えばデマンドに該当するのかなと思うが、どうして乗り換えたのかという理由をアンケートでつかむことができれば、利用者ニーズをつかめるのではないかと。
- 活性化の話では、自分の地域では駅までバス利用が多い所と全く利用がない所とがある。その差は自転車の利用者が多いということが関係している。地域に入っているいろいろな話をしていく中で、そういう方々のバス利用へのシフトができないかと考えている。運賃の問題が大きいとは思いますが、利用者の方の意見も聞きながら何とか進められると良い。

● 滋賀バス協会

- バスと乗合タクシーが共倒れにならないようにということがあったが、利用者数は減少し、欠損が少しでも減っていれば良いが増えている。色々取り組んでいただいているが成果が見えてこない。来年度はどうするのかと思う。
- 滋賀県では交通事故死亡者が増えている中で、高齢者の事故防止のためにも出来るだけ免許を返納してバス等の公共交通にシフトしてもらいたいところもあり、何かインセンティブを与えてでもバスを利用してもらったり、どこかモデル地域を選んで集中的に実施するというのをしないと、データからは展望が見えてこないという印象を受ける。色々な取組をしてもらっているが危惧している。
- 従来は駅を中心に路線があり、上手く新快速に合えばバスに乗れたが今は乗れていない。昔の感覚ではだめかもしれないが、鉄道利用者にとって、バスを利用しやすいダイヤ設計でなければならないのではないか。
- データからこれで良いか？という指摘も出てきそうなので、今後はデータの見せ方等工夫してみせていく必要がある。このままではバスと乗合タクシーが共倒れしてしまわないか、心配である。

● 松田会長

- 出てきた数値に対しての分析をしなければならないが、そのデータがよく分らないという意見が皆さんから出ている。たとえばタクシー利用者に対してこちらがほしいデータを集約できるよう、きちっとした項目を先生方と協議してアンケート調査を行うとか、乗らない人の意向や動態をどのようにつかむか、どのようにアプローチするのかなど、アンケート等についてコンサルとも協議しながら分析できるようにして、方向性が見せられるような調査をする必要があるという意見が多いようなので対応をお願いしたい。

● 野本副会長

- 路線バスとデマンドとの関係性について、旧湖北町で、朝と晩はバスで、昼はデマンドをやっておられ、そういうシステム案が全国的にあると思うが、経費がネックとなっている。次の展開としては、路線バスがどうすれば利用者増になるのか、または経費が下がるのか、実験していろいろなバージョンを詰めて頂ければと考える。

● 松田会長

- 1市町の単独経費でやれば大変だったところを、国から資金を支援して頂いて行っている。補助金がなくならないうちに何らかの方法を出さなければならない。これ程やって利用者が増えなければ、次の手はないというところまで来ている。議会でも稲枝でバスを走らせろという声があるが、走らせたところで誰も乗らないのでは困る。時

間や労力がかかっても乗ろうかという所がないと、公共交通は成り立たない。

- 最大の努力をしても利用者の少ない、この状況ということになれば、もう手段がないということになってしまう。そうならないためにも、結果を分析し、次の手段を考えていきたいと考える。

● **松田会長**

- 他に無ければ、指摘いただいた点や誤字等修正し、一部加筆等加えた後、提出したい。

－ 一同異議なし －

● **松田会長**

- 本日の議題の自己評価について、委員の皆さんの了解を得たものとする。

(2) その他

■ 運輸局より資料に基づき説明

- 従来の鉄道やバス利用に関する HP 利用について、コミバスの時刻表についても掲載することで、一気に検索することが出来るようになり、湖東地域の地域の方だけの利用だけでなく、観光者等にも便利に 1 つのプロバイダ内で検索できる取り組みを行っている。時刻表作成の際は、このプロバイダに情報を提供して頂ければ、地域外の利用者にも利用しやすいものとなるので、ぜひ検討頂きたい。

3 閉会

● **松田会長**

- 長時間にわたりありがとうございました。今後も協議会への運営にご協力をお願いし、本日の会議を終了します。

以上