

平成23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23年7月6日(水) 午後2時30分～午後4時30分

開催場所 ビックバン文教 5階 コンベンションホール

1 会長あいさつ

本年度は、当協議会が策定いたしました湖東圏域地域公共交通総合連携計画の最終年度を迎えます。予約型乗合タクシーにつきましては、昨年の秋に公共交通空白地域の解消に向けて、既存路線の市町村域を越えた延伸や4路線を新規路線として導入し、現在、15路線で運行しております。昨年度の実績につきましては、延べ約4,400便運行し、延べ約5千人の方にご利用いただきました。今年度につきましては、実証運行の最終年度となりますが、昨年実施いたしましたアンケート等を踏まえ、さらなる利用促進が図れるような施策を実施してまいりたいと考えております。

一方、路線バスにつきましては、通勤、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として、また、交通渋滞の解消、高齢者等の交通手段の確保、さらには環境問題への対応等の観点からも重要な役割をはたしているところでございます。

しかしながら、マイカーの普及によりまして、路線バスの利用者は、残念ながら年々減少しております。平成22年度の実績は、輸送人員が約64万人となり、21年度と比較いたしますと約3万5千人減少し、運行にかかる補助額は、約1億4千3百万円で、21年度より約1千3百万円増えており、公的助成により運行をしております路線バスの維持も、厳しい状況となっているのが現状であります。

平成22年3月に策定いたしました「湖東圏域地域公共交通総合連携計画」の目標値であります「年間利用者85万人以上、路線バス事業者に対する補助金額年間1億2千万円以下」を達成できるよう、今年度につきましては、抜本的に路線の見直しやより一層の利用者増加対策を図ってまいりたいと考えております。この後、提案いたしますが、これでも改善されなければ大きな決断をしなければならぬところまできていることを実感しています。議案に対しまして、皆様の忌憚のないご意見を賜りたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

2 自己紹介

各委員、事務局自己紹介

3 役員選出

松田会長より副会長に滋賀大学武永委員、滋賀県立大学近藤委員が指名され、異議なく承認された。

また、幹事の選任方法を松田会長から議場に諮り、事務局一任の意見があり全員異議なく、事務局より聖泉大学野本委員、湖東土木事務所田中委員が選任され承認された。

4 議事

(1) 第1号議案 先決処分につき承認を求めることについて

(事務局)

国土交通省からの「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金」確定にともなう補正について、会長の専決処分としたため、承認を求める。

→会長より承認を求めた結果、異議なく承認された。

(2) 第2号議案 平成22年度事業報告、および第3号議案 平成22年度収支決算について
(事務局)

【平成22年度事業報告】

- ・ 鉄道駅の乗降客対象に、路線バスアンケートを実施。主な結果として、『バスを利用しない理由』には、『乗りたい時間にバスがない、最寄りにバス路線、バス停がない。』が多く、『改善要望』としては、『運行本数の増加、鉄道との乗り換え待ち時間の短縮』の意見が多かった。
- ・ 予約型乗合タクシー実証運行として、1市4町の枠組みの中で既存路線の延伸と新規路線導入を実施し、公共交通空白地域解消を図った。
- ・ 予約型乗合タクシー沿線住民対象にアンケートを実施。結果、認知度は78.5%、利用がある方は4%であった。
- ・ 金城、平田学区を対象に、エコ交通スタンプ制度を実施し、バス利用促進を図った。結果、日頃バスを利用しないが、この取組みをきっかけにバスに乗られ、約1割の利用増が見られた。
- ・ 地元商店街と連携し、バストク制度を実施し、バス利用の促進と地域活力増進を図った。
- ・ ニュースレターを作成し、事業内容等を広く周知した。

【平成22年度 収支決算書】

- ・ JR・近江鉄道・バス・あいのりタクシー総合時刻表作成を予定していたが、平成23年10月予定の路線バスの改正に合わせて作成するため、平成23年度に遅らせたため、歳入歳出間で約370万円かい離した。
- ・ 監査報告について、監事 野本委員より、適正であった旨の報告がなされた。

→会長より承認を求めた結果、異議なく承認された。

(3) 第4号議案 専決事項の一部追加にともなう規約の改正について
(事務局)

平成22年度のように、総会終了後、予算の補正が生じるなど、今後も不測の事態が起こりうることから、規約内に明文化し、事務処理の根拠を明確にする。

→会長より承認を求めた結果、異議無く承認された。

(4) 第5号議案 道路運送法第9条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)

- ・ 南彦根ベルロード線(仮称)を新設し、買い物施設と住宅地を結ぶ。(運賃:200円均一)
- ・ 三津屋線の需要の少ない部分を減便し、県立大学止めの系統を新設することによって、彦根駅周辺や市街地の需要の多い部分に対応する。
- ・ 旭森循環線について、循環を残しながら、ピストン運行する路線を設定し、地蔵~旭森を増

便し、需要喚起を図る。

- ・ブリヂストン線は、平成18年の路線再編以降、利用者が減少したため、旭森循環線の一部と統合しながら、彦根駅～平田南彦根駅～多賀大社前駅の形に戻す。
(運賃：200円、300円の二段階)
- ・利用の極めて少ない河瀬線の葛籠町経由を廃止し、日夏経由へ変更する。また、同様に利用が極めて少ない蚊野線についても廃止。既存の乗合タクシーの利用を促し、コストを最適化する。
- ・ダイヤ改正について、三津屋線と彦根市立病院線の最大1時間間隔であるダイヤを30分～40分間隔に縮めるよう調整中。県立大学線は鉄道との接続を改善し、稲枝循環線は昼間減便。大君ヶ畑線の休日利用が少ないことから、減便し、乗合タクシーの代替することを調整中である。
- ・需要の少ない稲枝循環線と三津屋線三津屋～県立大学間の昼間減便を、乗合タクシーでカバーするために、停留所を追加し、既存の乗合タクシーを延伸する。
- ・多賀町内のみで運行していたふれあいタクシーとあいのりタクシーを統合し、多賀大社前駅での乗換えなしで利用できるようにする。
- ・地域ごとに定められていた運賃を統一し、400円、800円の二段階運賃とする。
- ・一定の割引を設けた回数券を販売し、利用促進を図る。販売先は調整中。
- ・警察が進めている高齢者の運転免許証返納についての利用補助を警察等と検討、調整中。

以下、質疑応答

- 中村委員（彦根市身体障害者更正会）
 - ・現在の『大堀』のバス停は、実際には地蔵町内にあり、違和感がある。
- 事務局
 - ・ご意見としていただき、確認する。
- 小泉委員（愛荘町秦荘老人クラブ連合会）
 - ・地元への説明がないと、バス停の廃止に対する理解が得られないのではないのか。たとえ平均乗車密度が0.5や0.6といっても、おそらく乗っているのは社会的弱者であろう。逆に、現状を知って乗ろうと思う人もいないのではないのか。社会的弱者にタクシーのことを詳しく説明する場をつくるなど、細かい配慮をしながら廃止の方向へ行くというのは分かるが、このまま、この場で決めてしまっても良いのか。
- 会長
 - ・市各町あわせて一億以上の補助金が税金から支出されている。極端に利用が少ない現況では、なんとか建てなおさなければ、という中で今回の廃止である。
- 野本委員（聖泉大学）
 - ・17年ほど公共交通の問題にかかわってきたが、よくここまで補助が続いているというのが実感。平均乗車密度を見ても2.0を切っている。収支係数も赤字が膨らんでいる。今回の廃止の決定は突然というわけではなく、数年前からデマンド交通の議論を薦めてきて市民の声を吸い上げながら進めてきたと理解している。
- 会長
 - ・代替として乗合タクシーがなければもっと慎重になっているところだが、乗合タクシー

の利用者も増えている部分もある。一度、この案でさせていただかなくては行政負担ももたない。ご指摘は十分理解するが、住民にも説明責任をしっかりと果たして進めさせていただきたい。

● 細江委員（愛荘町）

- ・ 地元住民代表としての責任を感じてのご発言だったとご理解いただきたい。町議会には、路線バスについては廃止するが、代わりに愛のりタクシーの充実を図るという方向で法定協議会の話は進むと、説明している。

● 村西委員（滋賀県タクシー労働組合連絡協議会）

- ・ 乗合タクシーの周知が十分ではない。資料は配布されていても中身の説明は一切無い。利用したくても利用方法がわからない方が多い。リピーターが多く利用者は限定している。1時間前に予約が必要という不便さもあり、利用しにくい。改善策を検討していただきたい。

● 会長

- ・ 乗合タクシーは無駄な動きがない分、非常に効率的なシステムである。利用者が定着しつつあり、慣れていただければ非常に利便性の高いシステムである。そのための利便性の向上やPRには取り組んでいただきたい。

● 野本委員（聖泉大学）

- ・ 非常に重要なご指摘。NLは全戸配布されており駅にもポスターが貼ってあるが、あまり見られていない。民生委員や自治会長に、いつもタクシーを利用されている高齢者へお知らせしてもらおうなど、該当者を考えた周知方法を検討すべき。

● 小泉委員（愛荘町秦荘老人クラブ連合会）

- ・ ある日突然バスが無くなったということにならないように、周知してほしい。一度廃止した路線を復活するのは難しいと噂で聞いたが本当か？
- ・ 現在のバス利用者ほど、乗合タクシーを認知していないのではと思う。きめ細かい周知をお願いします。

● 梅染委員（近畿運輸局）

- ・ 廃止しても利用率などで必要と判断されれば、復活は可能である。他市町でも、廃止となって初めて議論になるケースが多い。まずは、代替の乗合タクシーに乗っていただき、実証の価値を高めていただきたい。今の路線が見本になれば、過疎化が進む中で、実際にはスクールバスの代わりとして低年齢層から高年齢層までが乗り合うなど、可能性はある。

● 会長

- ・ 今回の改正は、近江鉄道がフジテックや大日本スクリーンなどの鉄道輸送に力を入れている企業や滋賀大など利用度が高い地域を見据えている。

● 近藤委員（滋賀県立大）

- ・ 資料6-2は、9%の増加という目標値が示されており、事務局を始め関係者の覚悟が見える。
- ・ 南彦根ベルロード線は新しい取り組みであり、買い物バスとしての広報が重要である。
- ・ 「ふたばす」の人気の理由は、無料であること以外に、例えば、運転手が買い物の荷物を預かったりするなど、非常に丁寧な運転手の対応にある。新しいバスが走ることを

きっかけとして盛り上げる取組みができればと思うが、何かお考えがあるか。

- ・NLも見ると人が限定されてきている。効果的な方法は、お店にポスターを貼ることや運行開始のタイミングに合わせたタイアップなど、効果的な周知方法を検討すべき。
- ・パリヤさんは、駐車場の混雑状況から、バスで来てほしいと思っている。

● 事務局

- ・車両も運転手も目いっぱい状態で運行しており、現状では、全体をうまく回すことを目指しているような段階で、特定路線に車両や運転手を手厚くすることや、車両のラッピングなどは難しい。
- ・新規路線の告知はNLなどを通じて広報をする。
- ・以前の会議の中でも、NLを配布しても、たくさんの情報に埋もれてしまうというご指摘があったことを受け、沿線の平田・金城学区については、新規路線としてMMの関連として地元に入って周知を図る予定である。
- ・また、バス得制度やスタンプ制度のソフト事業を絡めて、お得感がでるようなバスにしていきたい。

● 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員）

- ・多賀町にとっては利便性が上がって有難い。ただ、利用者が限定しているようなので、一目で「利用したら得」ということをPRできると良い。バスの路線も多賀から彦根駅まで行けるようになり、南彦根駅で乗り換えなくてもよくなった。病院や大藪方面にも需要があるのではと思うので、今後検討していただきたい。

● 近藤委員（滋賀県立大学）

- ・愛のりタクシーは県大に停まるということだが、大学生は認知していない。路線バスのダイヤ改善も含めて、大学内でも周知できれば良い。
- ・愛のりタクシーを周知するには、地区別に便利に使える形に造り直さなければならない。自治会長などに整理していただき、『こうやって使うと便利』と回覧をまわしてもらうなどして頂けると良い。
- ・このままだと廃止になるかもしれないことを地域が認識し、来年はどうなる、だからこれからどうする、を議論することが重要である。今年度の事業には入らないかもしれないが、自治会、事業所にも公共交通の使いこなし方を具体化しないとイケない。

● 荒堀（野坂委員代理滋賀県土木交通部）

- ・利用者、とりわけ地域の交通弱者から見て分かりやすい説明が求められる。自治会に入り込めればベストだが、地域の協力も得ながら進めていく工夫が必要である。
- ・高齢者の免許返上への支援策についての説明があったが、県でも取組をスタートさせた。自主返納者の数は増えてきている。返納された方を公共交通の利用促進につなげていくことが地域の安全にも重要。先進的な取組をしているので、是非公共交通の促進をライフスタイルの転換まで踏み込んで取り組を進めていただきたい。

● 会長

- ・バス会社については、変更についてご協力をお願いしたい。

- ・幹事会で本日のご意見を踏まえ調整をして、決定することについて全会一致で承認された。

(5) その他

(事務局)

- ・ 今回の見直しについては、10月頃の実施を目処に進めさせていただきたい。

4 閉会

以上