

平成24年度 第3回湖東圏域公共交通活性化協議会総会

開催日 平成25年3月27日(水) 14時～16時

開催場所 彦根勤労福祉会館 大ホール

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)

(2) 第2号議案について(資料2)

- ・ 第1号議案 平成25年度事業計画(案)及び第2号議案 平成25年度収支予算(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、会長職務代理者より承認を求めた結果、異議無く承認された。

● 後藤委員(近畿運輸局)

- ・ 説明資料の中に「WEB・携帯での情報提供云々」とあったが、前回の会議でも少しご紹介したが、Yahoo!の路線探索では駅名だけでなく、ランドマークを入力すると地点間の乗換探索ができるサービスを無料で提供している。湖東圏域においても、湖国バスの運行委託形式ではない路線バスについては、エキスパートにダイヤ情報等を提供しており、大変便利なものなので活用していただきたい。その他にはどのようなことを検討されているのか。

● 事務局

- ・ WEBの検索システムについては、まだご存じない方も多いと思うので、周知していきたい。一方で高齢者に対してはやはり紙媒体が必要だと考えており、総合時刻表の配布など継続して実施していきたい。

● 野本委員(聖泉大学)

- ・ 事業計画の目標に補助金、運行経費を削減すると書かれているが、輸送人員が増えて結果的に補助金も増えているということである。当初の目標値を見直していない理由は何か。
- ・ コミュニティバスを減便したり、非効率な部分を見なおしたりといった取組をされている。今はバスと愛のりタクシーの其々で目標を立てているが、それらを複合的に考えた数値目標があった方がいいのではないか。

● 事務局

- ・ 数値目標については、3カ年の目標で立てているものであり、(2年目に当たる)今年度は見直していない。バスについては目標に達していないところがあり、今後努力していきたい。

- ・ 2点目のご指摘については、実際の事業としてはバスを減便して愛のりタクシーを導入しているが、バスとタクシーの数値を複合的にとらえた検証は、まだ十分にできていない段階で今後の課題である。
- 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 予算額が増加していることについて、各市町の負担の関係はどうなっているのか。
- 事務局
 - ・ 予算が増加した点についてはほとんどが予約型乗合タクシーの利用者増加によるものであるがこうした部分についても、各市町で予算を計上いただき、負担金をいただくこととなっている。
 - ・ 前回の協議会でも、予約型乗合タクシーの利用増に係る費用増についてのご意見があった。予約型乗合タクシーの利用者は今のペースで伸びていけば補助金が膨らんでいく。バスは利用者が徐々に増えつつあるが、経常費用も増加している。平成24年度は、バスと愛のりタクシーの補助金がダブルで増加してしまったのが現状である。これらの財源は、各市町の負担金すなわち税金であるためどんどん上がっていくのは問題であると認識している。こうしたことから予約型乗合タクシーの乗合率の向上や、バスの利用促進策を考える必要がある。また、協議会だけでなく事業者様にも経営努力をお願いしながら、少しでも補助金を減らしたい。具体的な数字は平成25年度以降に検討していきたい。
- 後藤委員（近畿運輸局）
 - ・ 今は地域内フィーダー系統、つまり予約型乗合タクシーに対してしか補助できていないが、地域間幹線系統・いわゆる2市町間にわたる区間を走る路線に対しても国補助が使えるように若干要件が緩和されている。はっきりと断言はできないが、彦根市から多賀町に向かうバス路線などで国の補助が出る可能性があるので、そうすればかなり楽になると思う。
 - ・ 乗合タクシーは基本的には乗れば乗るほど赤字になる仕組みである。当初はバスの赤字に比べてタクシーの赤字は低いため、運行経費の削減のために不便地域には乗合タクシーをという発想であったが、乗合タクシーだけをどんどん広げていくと、こういった（補助金が膨らむ）問題も生じてくる。
- 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 同じペースで補助金があがっていくと維持できない。そのあたりは考える必要がある。
 - ・ 路線バスについては、目標に達成は難しいということか。それ自体は要因分析をして対策を考えるべきである。
 - ・ 乗合率を上げただけでは不十分で、システムそのものを改良しなければならないかもしれない。

(3) 第3号議案について（資料3）

- ・ 第3号議案 地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価について、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。
 - 野本委員（聖泉大学）
 - ・ 愛のりタクシーの乗合率が1.22から1.3に増えた要因は何か。
 - 事務局
 - ・ 平成23年10月から愛のりタクシーの運賃を値下げしたのが一番大きい要因であると思う。
 - 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 愛のりタクシーの認知度が低いことも要因の一つかと思うが、乗合率を1.5にもっていくにはまだ対策が足りないのではないか。今後認知度は確実に上がっていくかと思うが、事務局の見通しを伺いたい。
 - 事務局
 - ・ 今年度、愛のりタクシーの利用者以外も対象としたアンケート調査を実施しており、その中で愛のりタクシーの認知度を訊いているが、まだ認知度が低い状況であった。予約の方法、利用方法等、利用者にとってわかりにくい部分があるのかもしれない。今後、総合時刻表を配布する予定なので、そういったものも活用しながら継続して周知を図っていき、2人、3人で乗っていただく率を高めていきたい。
 - 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員会長職務代理者）
 - ・ 愛のりタクシーの運行時間帯、利用者のニーズ等の分析は行なっているのか。
 - ・ 自己評価はAとなっているが、何段階あるのか。
 - 事務局
 - ・ 利用者ニーズについて詳細の分析は進めていく必要があるが、実際にはニーズに合わせて自由にダイヤを動かせるかと言われると、難しい部分もある。
 - ・ 自己評価の段階はABCの3段階である。計画通り実施しているという意味でAをつけさせていただいた。
 - 武永会長職務代理者（滋賀大学）
 - ・ 日々運行するタクシーの量を決定して、人がどのくらい乗るのかを計算すれば予算が出ると思うが、平成25年度はどの程度想定しているのか。
 - 事務局
 - ・ 実績をベースに料金値下げや、その後の伸び率を考慮して予算をたてている。運賃値下げの影響で平成23年度から24年度にかけて大きく増えているが、同じ伸び率で

平成25年度が増えるとは基本的に考えていない。

- ・ 現在老人会、自治会等でも予約型乗合タクシーの勉強会に我々が講師として出向いて説明をさせていただいているが、まだ理解されていない状況にある。しかしそういった地道な周知活動を通じて利用者増を図っており、また、そうした利用増も予算に見込んでいます。

● 武永会長職務代理者（滋賀大学）

- ・ 愛のりタクシーについて、ある時刻に3～4人が集中して予約するようなことはあるのか。

● 山本委員（近江タクシー）

- ・ 追加便が出ているという話は今のところ聞いていない。観光シーズンで他府県の利用者が稲枝駅や河瀬駅から西明寺等の観光地に行かれる場合でも、1台で可能な人員であった。2台同じ時間に出すことはないと思う。

（4）第4号議案について（資料4）

- ・ 第4号議案 交通不便地域の選定について、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（近畿運輸局）

- ・ この補助制度は、交通不便地域である鉄道駅、バス停から半径1km以外の地域を把握する必要があるため、この協議会でどの地域でくらいの人口なのか、選定をお願いしている。こうした地域を経由する以外にも、先ほど私が話した幹線系統の停留所に接続する路線についてもこの補助の対象になる。
- ・ 幹線系統の停留所に接続する場合は、例えば先ほどの多賀線の例ですと、多賀線が接続する彦根駅や多賀大社前駅などに接続する他の路線も国庫補助を受けていただくことができる。そのため国としても（多賀線が）地域間幹線系統の指定ができないか、相談しているところである。

● 武永会長職務代理者（滋賀大学）

- ・ 資料中にある赤字と黒字の違いはなにか。

● 事務局

- ・ 昨年の申請と内容が更新されているところは、あえて赤字にしている。聖泉大学のバス停が増えた関係で不便地域のエリアが変わっている。

● 武永会長職務代理者（滋賀大学）

- ・ （交通不便地域の地域指定申請に際して）不便地域の比率が何%以上といった条件はあるのか。

● 後藤委員（近畿運輸局）

- ・ 割合について特に条件はない。

● 谷口委員（豊郷町社会福祉協議会会長）

- ・ 補助金はどこからでるのか。

● 事務局

- ・ 国から運行事業者である近江タクシーに対して補助されるものである。欠損額全額ではなく一部である。

(5) 第5号議案について（資料5）

- ・ 第5号議案 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）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。

● 武永会長職務代理者（滋賀大学）

- ・ 南彦根ベルロード線は既に1台導入されているが。

● 事務局

- ・ 平成23年10月に南彦根ベルロード線導入時、東近江営業所からバスを借りており、その借用期間が2年間で今年の9月末に切れるため、あらためて小型のノンステップバスを導入しようということである。

(6) 報告事項（資料6）

- ・ 報告事項 路線バスの系統変更について、事務局より資料に基づき報告がなされた。

(7) その他

- ・ 次回の総会は平成25年6月下旬を予定している。

3 閉会

以上