

第2回彦根市公共交通活性化協議会 議事録

開催日 平成20年7月3日(木) 午後6時00分～午後7時40分

開催場所 大学サテライトプラザ彦根 A・B教室

1. 開会

2. 議事

- (1) 規約改正について 承認
- (2) 新委員就任について 委嘱状事前配付
- (3) 諸規程の制定について 承認
- (4) 平成20年度事業計画について
- (5) 平成20年度収支予算(案)について 承認
- (6) 事業進行状況について(報告)
 - 連携計画策定 近藤分科会委員長
 - デマンドタクシー試行 野本分科会委員長、(社)システム科学研究所 塩土氏

松田委員(会長)

連携計画分科会におけるバスコンについて、応募資格の中で、応募者が小・中・高校生の場合は、保護者または指導教官の同意が必要である理由は、賞金が出るからか。

近藤委員

賞金が出ることと、連絡先を確定しておきたいから。

子どもの場合は、保護者の情報が欲しい。大学生の場合は、夏休み等で連絡が取れない場合があるから。

バス事業者に、コンクールについて、市内運行のバスの中にポスターを貼らせて欲しい。ニューズレターもバス利用者の方に取ってもらえるよう置かせて欲しい。

磯谷委員

湖国バス・近江鉄道バスともに了解

大西委員

彦根観光バス了解

井尻委員

募集要項の趣旨のところ、「本コンクールにて特に優れていると認められたアイデアについては、彦根市が現在検討中の『地域公共交通総合連携計画』に盛り込むことを予定しています。」とあるが、アイデアとしてはよいが、彦根市の公共交通総合連携計画に現状として盛り込むことが難しい場合もあるが、それはどのように判断するのか。作品としては優秀だが、彦根市の現場にはちょっと合わないということもあると思うが、常に、計画に入れるつもりなのか。

近藤委員

計画の論理があるので、コンクールとしてはリアリティを求めると地味になってしまうので、賞の評価と計画に盛り込むことについては、ワンクッションおいた方がよいと思う。

井尻委員

この部分を少し変えたほうがよい。

このままであれば、第一位の人のアイデアが連携計画に盛り込まれるととられてしまう。

松田委員（会長）

議会の中でも、市民の声をどのように取り入れるのかという質問が出ている。

そういう中で、老人クラブ、障害者の代表として委員に入らせていただいている。

利便性ということで、それぞれの中での意見も聞いていただき、この場で発言をお願いしたい。

横幕委員

タクシー事業者としては、具体的な提案が出た段階で、対応することになる。

米原市・東近江市については、彦根近江タクシーでデマンド型タクシーを運行している。今のところ、利用者からの苦情等は聞いていない。それなりに対応できていると考えている。

違うのは、東近江市は会員制でなく、路線運行されている。

米原市は地元の登録制、会員制であり、区域運行されている。

今後、稲枝地区、鳥居本地区をどのようにするかであるが、どちらのほうでされるのか、運輸局では区域ではなく路線という意向であると聞いている。

井尻委員

近畿運輸局では、路線バスと同じパターン、補完するための乗合タクシーという位置づけが強いので、区域運行をすれば、タクシー業者が困ってしまう。

区域を分けてA区域からB区域まで、B区域からC区域までということで移動されているが、それはまだ早いのではないかと。

まずは、住民の方々、不便な方、空白のところを、線で結び、その線上を乗合タクシーが走っていく。ただし、予約かない時間には走らないという形で、実証運行していただき、10月から始めたとすれば、半年間くらい様子を見て、21年度の連携計画の総合事業に盛り込み、来年度以降は国の補助も視野に入れながら、もう少し運行の仕方を変えていく方向での実証運行という形にもっていくのが一番よいのではないかと思う。

加茂委員

乗合タクシーについては、運輸局の指摘のあったとおりにやっていただければよい。

野本委員

稲枝での要望については、直接目的地まで行ってほしいこと、料金の問題、普通はライフラインとして買物、通院等を想定するが、グランドゴルフでの大会等に、会場まで運転できる人に乗せてもらっていく場合も多いこと等。

その他、稲枝循環線の存続を気にされていること、路線バスと乗合タクシーとの連絡の問題等の意見が出ていた。

宮野委員

老人会の会員は、稲枝にも鳥居本にもたくさんおられる。PRをどこまでしていくのか。老人クラブ連合会として、今後どう取り組んでいけばよいのか。

機会あるたびにPRをしていきたいが、どうすればよいのか考えているところである。

野本委員

乗合タクシー運行のスケジュールはあるが、稲枝地区の乗合タクシー実証運行分科会には、稲枝地区3学区の代表者に出していただいております。既にPRしていただくように話している。

具体的な終起点等の内容はもう少し待つて欲しい。

宮野委員

乗合タクシーに関心を持っていただくことが大切であると考えている。

中辻委員

公共交通のあり方は、全国的な問題であり、こらからのまちづくりの大きな柱で、定住化促進、いかに住んでいただくかということと、交通機関をいかに網羅させていくか、移動しやすい公共交通機関を考えていくかという2つの柱があり、その一つの大きな問題であり、この問題を協議していただくのに、彦根市でも、年間支出が補助金1億円を超えるということから、バス路線の見直しをはじめたが、いろいろと問題が生じてきた。

全国的な事例を見ると、デマンド型のタクシーであるとか、武蔵野市のムーバスとか、いろいろな事例があるが、成功しているところの先進地視察をして、それをそのまま真似しているところは、たいてい失敗している。それはなぜかということ、地域性があり、制度そのものをそのまま利用できない問題がある。

彦根市は、南北に長い地形であり、稲枝の人が直接目的地は行くために、タクシー代が2~3,000円かかる所へ乗合タクシーを導入して、利用料金が300円くらいで利用していただくことになると、行政の負担が2,700円ということになる。

そこで、彦根市のオリジナル、彦根市の地域に合った制度を皆さんとの協議で決めていただきたい。

協議会の会議そのものは、行政と住民と事業者が同等の立場で議論することになっており、これまでの行政主体の協議会とは異なり、できれば、地域が育てるシステムを考えていただきたいというのが、行政の立場での気持ちである。

議会でも話が出ているが、当然、利用者にとっては、便数が多く、便利な方がよい、安い方がよいのに決まっていること。そこにどこで線を引くかということであり、非常に難しい問題である。

理想的なものを作ってしまうと、行政が支援してやっていくことになると、バス路線だけでなく、とんでもない費用負担になってしまう。その辺をじゅうぶん検討していただきたい

バスコン等ではすばらしいアイデアが出てくるかもしれないし、その辺にも期待したい。

住民の声を聞くところがいちばん難しい。どこで制約をかけるかが難しい問題である。

近藤委員

いろいろな成功事例が学会の方にも入ってきている。

もちろん地域事情があり、そのまま持ち込むことは非常に難しいし、そういう意味では、分科会をやるが、連携計画の方で案が出てきた時にも、それは地域事情に合わないとか、もっとこうした方がよいとか、委員ご存知のように、新しいものを求めている面もあるので、新しいシステムも国の方にある中で、実際、重要なことは、継続性であると思うし、今、乗合タクシーの方のヒアリングでも、当然、行政負担の話もしている。ドア・ツー・ドアで安い方がよいに決まっている。目標値としてわかっているが、そんなことをすれば、行政がつぶれると言っている。

我々も説明して案を出す中で、費用対効果の中で、この価格で、これくらい乗ったら何とかいけると説明していかざるを得ない。

それには、啓蒙、ニューズレターをしながら、なぜそういうことになるのか、是非皆さんにわかっていただいて、最終的には、公共交通マネージャーというか、路線ごとに地域住民が支えるモデルもあるので、どのように彦根の公共交通をマネジメントしていくのかということも、計画を作る中で、考えていきたい。

それを、行政任せではなく、地域の人も考え、三大学もあり、そこが支えながらいく公共交通を、

是非、彦根の特徴としてできればよいと考えている。現場の方々からそれは合わないとかこういう風にしたらという意見をいただきたい。

松田委員（会長）

地域が支える、やってよかったと、継続できるものにしないと、最終的には路線バスを考えなくなってしまう。

鳥居本で乗合タクシーを走らせた場合に、本来なら近江鉄道鳥居本駅に行くのがよいと思うが、そのような地域の要望にはならないと思う。米原の平和堂へ行くのか、彦根駅に行くことになると思う。

鳥居本地域は、住民との接点がつかめていないので、9月に予算を要求しなければならない時に、どうなるのかという心配があるが、分科会が考えた提案でスタートしなければならないかと思っている。スケジュールが少し厳しい。

事務局

協議会については、10月に乗合タクシー運行ということになると、次回の協議会は8月上旬に開催したいと考えている。というのは、分科会で一定の方向性を出していただき、それを協議会に諮り、運行事業者から陸運局へ申請をしていただき、許可をもらって10月から運行ということになると考えている。

井尻委員

許可については、申請内容に公共交通会議での合意がある事案については、最低1ヶ月みてもく必要がある。

この協議会が、先ほどの規約の改正で、公共交通会議の機能を持ったため、公共交通会議で合意を経た事案については、優先的に処理する。ただ、合意をしなければならない事項があるので、その部分について先に進めていただく。そして、許可申請をしている間に、調整が可能な部分については、後でもかまわない。

10月から運行するのであれば、申請に必要な部分については、公共交通会議の場で決定するためには、申請から逆算すれば、申請を8月下旬に出すためには、8月中旬までには公共交通会議の場が必要となる。

松田委員（会長）

スタート時期が11月になっても、乗合タクシーを試行するという市民の期待もあるので、やって行きたいと思う。鋭意努力していただきたい。

樋口委員（代理）

公共交通活性化協議会は、本日規約改正をされ、進められるわけであるが、連携計画を策定するために、2つの分科会を設けてということであるが、本日の規約の改正の中で、設置の第1条の2つ目には県協議会の位置づけがなされているが、それは、連携計画策定分科会の中にも含まれていると見るべきか、別個にあるのか。

バスコンをすることであるが、誰が審査選定するのか。実行委員会として選定しと書いてあるが。

乗合タクシーの関係で、今後のスケジュールのところで、「路線免許」という表現でよいのか。

以上のことに疑問を持ったのでお尋ねする。

事務局

最初に立ち上げたのは、活性化および再生に関する法律に基づく法定協議会で、その中で、バス

を走らせるとなると、道路運送法に基づく公共交通会議が必要となるのでこの協議会に両方の機能を持たせる位置づけとしたもの。

松田委員（会長）

分科会はワーキングで、そこで決まったことを協議会に上げるということ。

近藤委員

バスコンの審査委員はまだ決まっていない。是非という方がいれば、紹介いただきたい。今後、分科会、事務局の方と考えていきたい。

井尻委員

「路線免許」について、昔は「免許」という言葉を使っていたが、道路運送法が改正され「許可」という形になっているので、もう「免許」という言葉は無いので、「許可」という表現の方がよい。

中村委員

障害者の場合は、乗合ができない場合が多く、車椅子で動く人が多いので、タクシーでも障害者用タクシーを予約して利用している。そちらの方で対応している。

今後、個人でやっている人の免許がどうなるかで、方向が変わってくると思う。

松田委員

米原市、東近江市においては、障害者への対応はどうなっているのか。

横幕委員

米原市の旧山東町、旧伊吹町で従来のカモンバスを廃止し、デマンドでやろうということで、公共交通会議があり、その中で、地域の方から出ていた意見に、車椅子については、乗合ではどうなのか。さらに重い電動車椅子の場合は、どのような対応になるのかという意見が出ていたが、現在、利用いただいている実態としては、東近江市、米原市いずれにおいても、平均乗車人数は1.5人であり、車椅子の場合は、タクシーのトランクに収納できるが、電動車椅子は、リフト車や専用車でないと難しい。

路線バスでも、電動車椅子の利用は難しい。

グラウンドゴルフでの利用等、デマンドで、路線バスのダイヤより早い6、7時の運行ができるのであれば、ありがたいという意見があった。

野坂委員（代理）

説明や意見を聞いて、地域で考えるという印象を強く受けた。

県内の先行事例として進めていただきたい。

県はコミュニティバスに補助をしているが、平均乗車密度が1を切っているものが半分以上となり、地域のニーズ、地域の実情に合ったという言葉を使うが、実際に実行するのは難しい。

デマンドは一つの模索なのかと思うし、実際に地域に入って意見を聞いて進められるということで、成功事例となれば、県としても勉強させてもらえるのかと思う。

連携計画を策定され、乗合タクシーも次年度、補助の対象となるという説明があったが、10月から運行ということで、市民からできるだけ早くといった要望があつてのことか。

松田委員（会長）

今まで路線バスについて、いろいろ改変を考えてきたが、乗合バスを廃止した、変更したときに次の対策をとるまでに時間がかかってしまうので、とりあえず、20年度中に何かしないと、地域的なこともあるが、市民の不満があるということで、20年度については、乗合タクシーについての予算を計上し、実際、走らせて見て、中味を見ながら、通常の交通対策をどうするのかを考えるとい

う市長の意気込みがある。

20年度については、補正予算を上げてやろうということである。

北川委員

昔はバスも一時期はよい時代があった。バス代もどんどん下がった。貸切バスも値下げになった。軽油代は60円から120円に上がったが料金は値下げの傾向でどこの企業も労働条件はぎりぎりです。苦慮している。利用者が減って減便したため、ずっと乗っていた利用者が減便で離れてしまった。彦根市にも大きな会社があるので、公共交通を守るためにも、啓発等お願いもしながら進めるべきである。ありとあらゆる方法で進めるべきである。ドライバーは尊い命を預かっている。安全にはお金がかかるので、その点も考慮して事業者を選定してほしい。

松田会長

1億円出して多くの利用があれば出すわけだが、乗っていただけないのはなぜかと考えている。乗合タクシーとの連携や彦根地域をどうするかということはCO2の削減という意味で環境面でもウエイトを占めている。広い意味で低炭素社会の実現を捉えている。

斉内委員

ニュースレターで、乗合タクシーの絵を見ていると、自分の家から目的地まで行けるという誤解を招くのではないかと。変えた方がよいと思う。

「検討の流れ」のところで、自分たちの手でバス交通の再生方法を考える。とあり、また別に、鳥居本の交通をどうしたらよいかとあり、また、バス交通の再生とバスのないところ、鳥居本等をどうするかとあることから、視点がぼやけているように感じた。

事務局

次回の協議会は8月中旬までに開催したいと考えている。

3. 閉会