

第4回彦根市公共交通活性化協議会 議事録

開催日 平成21年1月27日(火)午後4時～午後6時

開催場所 大学サテライトプラザ彦根

1. 開会

協議会規約第8条第3項により会議が成立していることの確認

2. 議事

(1) 彦根市地域公共交通総合連携計画(素案)について

松田会長

本日の議事は彦根市公共交通総合連携計画素案の審議、および調査事業事後評価の審議の2点でございます。最後に予約型乗合タクシーの運行状況についての報告をいただく予定でございます。

まず、彦根市公共交通総合連携計画素案についてお諮りいたします。資料1をご覧ください。昨年4月に国土交通省に調査補助事業の交付決定をいただき、調査事業を開始いたしました。アンケート調査やアイデアコンクール、市民を交えたワークショップなどを行ないまして、連携計画策定分科会で内容を検討してまいりました。この計画素案については2月に意見公募(パブリックコメント)を行なう予定になっております。

それでは、調査の経過概要について、県立大学近藤先生からご説明をお願いし、計画素案については事務局から説明をお願いします。

近藤委員

<計画(素案)に沿ってアンケート調査等の説明>

事務局

<計画(素案)に沿って計画の内容の説明>

松田会長

調査の経過について、滋賀県立大学近藤先生から調査について、事務局から計画について説明があると思いますが、この計画案が協議会で承認され、国で認定を受けますと、来年度から3年間計画に基き事業を実施することになります。

現在市では21年度の予算編成をしているところですが、今般の経済不況によりまして、特に法人市民税の大幅な落ち込みを予想しております。市民からの良い提案をたくさんいただいておりますので、できることはどんどんやっていきたいという思いはありますが、厳しい財政事情の中でございますので、できるだけ多くの方から要望のあったもの、また、少しでもコスト削減につながるものを優先してやっていきたいと思っております。

時間が少ない部分もありますが、ご質問ご意見があればお願いします。

野本委員

問題提起という形ですが、22日分科会があり、良い議論があり、絵に描いた餅にならないように、という提案がありました。P27の中で21年度はこれをきちんとやっ払いこうというメリハリをつけたほうがよい、ということです。コストについて、P9の収支状況で河瀬南彦根線は1800万円の赤字です。P23の目標では23年度で赤字を6500万円まで減らそうという目標があがっています。河瀬南彦根線は毎日見っていますが、ほとんど乗っていません。空白地域にデマンドをとっていますが、21年度は河瀬南彦根線だけでもデマンドの地元の協議を始めていかないと、税収が厳しいので、国から半分、地元から半分といえども、その検討をお願いしたい。

2点目は、エコ、環境、使いやすさという点は交通対策課レベルだけではなくて、生活環境等別の部署も関係してくるので、100万人にしようとするのであれば全市的な取組が必要になってくるので、実質的に全市をあげて100万人目指すかどうかについて問題意識を持って取り組んで欲しい。

松田会長

P23に21年度は具体的に取り組む事業があがっています。21年度予算編成に挙がっています。積極的に取り組んでいくという予算編成になっています。河瀬についても挙がっていますが、過疎地でなくお住まいの人がたくさんおられるがバスをとおしても乗ってもらえない、ベルロードのように不特定多数の利用客がいるわけでもない、という地域でもあるという認識はしています。3年間で取り組めるところから取り組んで行くということで、絵に描いたもちにならないようにということです。連携計画に挙がっていることを事業計画に基いてやっていきたいという思いであります。

記載した中で、話が変わりますが、彦根市を中心に、多賀、甲良、豊郷、愛荘の4町と、彦根市を中心にして住みよいまちをつくらうという、定住自立権構想が総務省で提案されまして、その中で先行実施団体として全国で19が手を挙げていますが、この地方からは彦根市だけが手を挙げています。手を挙げられる理由として、都圏から離れているということと、彦根から京都大阪へ多く通勤に行っているという状況になって彦根市に勤めている人口より多いなどの条件がありますが、彦根市にはそれに手を挙げて国に認めてもらっており、定住自立圏として彦根市はやっ払いこう、その中で1市4町の長が話をする中で、彦根市がこういう形で取り組んでいる、議会からもかなり言われている、多賀町は独特のタクシー的なものを4千万使って走らせている、甲良町は独自のバスを持って走らせていて人件費等大変な数字になっている、愛荘町はエコ、自転車の事業をやっている、一緒にやっ払いこうか、JR駅がすべて彦根市にある、4町通して基幹のバスが4町に入っている、彦根市がやっていることに4町も加わりたい、という話が出てきています。彦根市はこの計画が認められれば実証に入っていけますが、その後に4町が入ってくる、そうすると圏域の交通網ができる、ということを狙っておりますので、そういう動きになってくるかと思えます。

地域全体の公共交通ネットワークの利便性向上と持続的な運行を目指すという中に4町が加わりたいという話がありますので、区域を大きくしての案があとで追加されてくるのではないかと思います。

近藤委員

ワークショップやバスコン、ニューズレター全戸配布という形で市民に投げかけていますが、全く乗っていない人にとってバスは遠いです。昨夜金城学区でワークショップをやりましたが、感覚的に言いますと、バス路線を見て議論をすると、みんな税金が投入という目線で鳥瞰図的になる。ワークショップではあなたはどこに行っていますかと個人で危険度などを点数化すると、自分は飲みに行くのに車がバスか、それをカウントしていくと点数が出てきます。それを自転車で行くところなる、バスで行くと

こうなる、ということが分かります。その後は議論が身近に落ちます。病院が近いのでバスで行って見ようかとか、ポイントをあげるためにはどうしたらよいかという議論がスタートする。みんなでバスに乗ったらと安全度が一番ある、事故とかなくて便利だという。最初はバスなんてありえないとみんな言うんですが、そうやっていくと、身近にバスがないとどうしたらいいか、ということを考えてフィールドに入っていきます。来年度はぜひ自治会のキャラバンという形でぜひやっていきたい。自治会で公共交通をどうしていくか、ということをおみんなで考える。路線という大きな視点で議論するのも大事ですが、災害や避難路のヒヤリマップを自治会レベルで作っているように、バスを10年後どうするかということをやっていききたいし、手ごたえを感じていますので、市が先導する計画と自治会でやる動きがうまくいけば、毎年10万人増やさないとはいけませんので、計画とともに地元の利用者が具体的に考えていけるかということをやらないと、上から情報を与えてやりなさいというだけでは難しいと思います。

井尻委員

事務局に1点確認したい。連携計画を本日まで承認いただいて21年度から事業を進めるために総合事業の申請をしていただくこととなりますが、総合事業につきましては、本局のほうで今年度は1次募集、2次募集、3次募集と3回ありました。これについては1次募集をしたときにこれをおさえつつ2次募集、3次募集にまわしていましたが、今年は3月募集1回でやるというように本所は動こうとしています。したがって、3月募集に間に合うようにしていただくように事業を固めていっていただきたい。連携計画ですがあくまで今後3年間こういことをしていましようというものであって、ここに挙げたものを必ずしも3年間のうちにやらないといけないというものではありません。当然1年目やってみて実証運行なりを見て2年目はまたここを変えてみるということはあるべきですので、ここはまだ3年後のことまで決めてしまうような話ではありませんので、そこはご理解頂きたいと思います。

松田会長

今回協議会で野本先生近藤先生中心に、市民の中で問題提起をしていました。ワークショップもそうですし、地域、自治会のはなしもありましたし、ニューズレター、シンポジウムといったこともしていただきました。今までは机上プランでああだこうだといって「路線を決めていたこと」もございましたので、そういった面ではかなり広がっていったと思いますし、行政もお金がいてもみんなが乗ってもらったら、それで施策としてはできますので、そういうことも含めて市民の中に浸透していただいたことはありがたいと思います。

バス協会小島氏（樋口委員代理）

利用者目標を3年後に100万人以上を目標に立てていただいておりますが、多くの方にご利用いただかないと71万人から100万人への増加は難しいだろうと思います。基本方針を4つ挙げているが、提供する側として挙げていただいておりますが、市民の皆さんのバスに乗ろうという運動といえますか、取組といえますか、地域住民によるバス交通の盛り上げ、というのが出ていますが、どういうことを計画されているのか具体的にありましたら教えてください。

事務局

市民が一緒になってやるというやり方は難しい問題ではあります。ワークショップをやっていて、どうしたら利用するかということを検討していただいた中で、せっかく集まっていたメンバーです

ので今後も継続していこう、もう一步広めていこうということを確認していただきました。ワークショップを3回やって終わりというのではなくて、今後も関わっていこうということに参加された方が確認しています。ごく少ないメンバーですが、これをきっかけにして地道にやっていきたいと考えている。これを市民全体の盛り上がりというのはすぐには難しいが、少しずつでも進めていきたいと考えている。

松田会長

市の中でも、彦根駅から滋賀大へのバスはかなりたくさんの方が乗っている。近江鉄道の駅を市の助成なりで作られて電車が満員になっていることもある。ニーズ等も行政と企業の努力によってできることも十分にある。いろんな形で総合的にやっていかないと、ここでバスに乗らないから削減してしまうとそういう社会になってしまって、最終的には困惑する状況になってしまうのではないかと思う。ひとつふんばりして、バスがなくなったらどうなるか、将来どうなるのか不安に思っている人がたくさんいます。市の責務もごさいますので、今対応していく努力はしていかなければならないと思っている。

松田会長

それでは、彦根市地域公共交通総合連携計画の素案につきまして、承認である方は挙手をお願いしたいと思います。

全員挙手により承認

全員の承認をいただきました。彦根市におきましては計画についてパブリックコメントを設けることが要綱で定められていますので、彦根市地域公共交通総合連携計画の素案を彦根市において意見公募にかけていきたいと思ひます。事務局から説明をお願いします。

事務局

ご承認いただきありがとうございました。今日ご承認いただきあました計画素案につきまして、2月2日から2月20日までパブリックコメントを行ないます。この間に計画素案に対する重要な意見が寄せられました場合は、恐れ入りますが第5回の協議会を開催してご検討いただきたいと思ひます。意見が寄せられなかった場合や特に大きな修正を要しない場合は、この計画素案を計画案とさせていただきます。国土交通省へ認定申請をしたいと考えております。井尻委員から、3月までに事業計画を出さないといけないということですが、何も意見がございませでしたら、2月末日までに認定申請を提出したいと考えております。時間的なことはこれでよろしいでしょうか。ご意見がありましたらお願いします。

井尻委員

連携計画の認定申請はそれで十分かと思ひます。あと21年度総合事業の申請に向けての協議会を開催する必要があるかと思ひます。第5回の協議会をどの時点とするか、3月の受付期間の間にはしていただいて、3年間の事業計画を出す、その中で21年度についてはこれをやりますのでこの補助対象事業について補助をください、という形の申請になります。その申請でいいかどうかをこの協議会の場で決めていただく形になりますので皆様のご協力をお願いします。

事務局

2月末頃に連携計画を提出させていただきますが、認定をいただいてから事業計画を立てる形になりますか。

井尻委員

同時で結構です。前もって運輸局に連絡していますので。

事務局

分かりました。また協議会を開催させていただいて事業計画を決めさせていただきますのでよろしくをお願いします。

(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業(調査事業)に係る事後評価について

松田会長

では次に、調査事業の事後評価についてお諮りいたします。資料2をご覧ください。

この調査事業事後評価につきましては、協議会で自己評価し、近畿運輸局へ1月末日までに提出することになっておりますので、本日の協議会においてご審議をお願いするものでございます。事務局から説明をお願いします。

事務局

地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価について、ご説明いたします。

法定協議会において事業の実施状況の確認と自己評価を行い、評価等の結果について今月末までに近畿運輸局へ報告し、市民へ公表することになっております。

地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画に基づく事業、また地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業を実施する協議会が、これらの事業を自己評価するものです。協議会が自ら実施した事業を事後的に評価し、地域公共交通の活性化・再生に必要な対策を講じて行くことを通じて地域の主体的な取組やさまざまな創意工夫がより良いものとなることを目的とされています。

国土交通省から示されております評価の考え方は、地域において主体的かつ体系的に取組を推進していくことが何よりも重要でありますことから、自ら実施した事業を振り返って、あくまで協議会による自己評価を行うことが望ましいということです。

評価の流れにつきましては、資料3のP1のとおりです。自己評価の結果は、近畿運輸局へ今月末までに提出し、2月24日に予定されております第三者評価委員会において、この自己評価に基づいて近畿運輸局で二次評価を実施され、協議会に対して評価の通知と必要なアドバイス等がなされます。

近畿運輸局へは、P3の絵と、P5～P7を提出します。

P3 ポンチ絵の調査事業概要につきましては、計画案の内容を書いております。

<資料を読み上げ>

松田会長

ただいま事務局から事後評価について説明がありました。何かご質問やご意見はございませんか。

中辻委員

間違いだと思いましたが、P5 の中段で一番大事なところで目標数値が 8300 万円が 830 万円になっています。

松田会長

訂正をお願いします。さきほどコスト削減の点を追加するということがございました。問いの様式は決まっているのですね。

加茂委員

P6 の下のほうで、最後のほうで「路線バスを良くするために計画にいて」となっていますが「計画について」ということでよろしいでしょうか。

事務局

そのとおりです。間違っておりますので訂正させていただきます。

井尻委員

自己評価について補則で説明します。ご承認いただいて各協議会で自己評価を 1 月中に出していただくということになっております。今回補助しているのは彦根市さんのように調査事業をやっておられるところ、また総合事業をやっておられるところ、の二つがあります。調査事業をやっておられるところについては、この様式とポンチ絵 1 枚にまとめて出してくださいということになっておりまして、協議会に出していただいたポンチ絵をそのまま出していただくという形になります。

第三者委員会ですが、どんなメンバーで第三者委員会をするんだということになりますが、近畿運輸局管轄の近畿 2 府 4 県の県の交通担当部長クラス、学識経験者 5~6 名、運輸局の関係部長、これが第三者委員会のメンバーになります。各自治体から挙げられた自己評価について議論をして何かアドバイスや助言ができることがあれば自治体へフィードバックするという形になっています。調査事業についてはポンチ絵と事後評価表をその場で配ることにしているようです。彦根市から会議に来ていただいて説明していただくということにはなっていませんが、他の近畿 2 府 4 県がどんなことをしているのか参考になるかもしれませんし、あるいは地域によって違いますのであまり参考にならないかもしれませんが、時間があれば参加していただくとよいのかと思います。総合事業については各事務局にご説明いただくことになっています。

松田会長

これにつきましても審議をしたということ必要ですので、ご承認をお願いします。

全員挙手により承認

全員の承認をいただきましたので、これを提出し公表していきたいと思います。

近畿運輸局においては 2 月 24 日に第三者評価委員会が開催されて委員会での二次評価を受けるとい

うことになっております。

3. 報告

(1) 予約型乗合タクシーの運行状況について

松田会長

最後になりましたが、昨年 10 月 27 日に運行を開始いたしました、鳥居本地区と稲枝地区の予約型乗合タクシーの運行状況について、野本委員から報告をお願いしたいと思います。資料 3 をお願いします。

野本委員

昨年 8 月 25 日の第 3 回協議会におきましてご報告したところと重複しますが、今回の予約型乗合タクシー実証事業につきましては鳥居本と稲枝の 2 地区です。鳥居本ではバスは走っていませんので空白地区ということになります。地元自治会から委員を出していただいて地域住民とよく話をしながら進めていただきまして、

自治会でだいぶ進めていただきました。

稲枝は路線バスを走らせているところへ 3 学区のうち特に 2 学区を中心に走らせています。登録制ですので、路線バスは不特定多数ですが、登録制としています。10 月 27 日にキックオフいたしまして、実質的には 11 月 12 月となります。鳥居本は登録者数が 293 人、利用者累計 143 人 稲枝は登録者数 493 人です。鳥居本は彦根駅の利用が多い。意外な感じがします。稲枝は稲枝駅、市立病院が多くなっています。料金ですが、全国的には 300 円が多く持ち出しが多くなっていますが、こちらでは 500 円 1000 円 1500 円となっており、一番長いところで 1500 円という料金体系で実証運行をしているところです。実証実験ですので、どういう問題があるのかということのを洗い出さなければいけないわけでは、復路の 1 時間前予約ということで、病院へ行かれて復路のお願いを 1 時間前でないといけないというところで使い勝手の問題が出てきます。少しでも使い勝手のいいようになるようにと考えております。住民の盛り上げからということでございますので、名称ですが、愛のりタクシーを応募の中から選び、10 月 27 日に表彰しました。素案の中で、私個人として、河瀬南彦根線ですが、日夏のニュータウンに住んでいますが、高齢者の方で乳母車を押しながらスーパーへ行くのを見かけます。そういう人をどうするか、バスに乗れない人たちをどうするか。そういう人たちはタクシーを呼んでおられます。15 年 16 年は 1 億を超えているわけです。いろいろカットしている状況の中で、廃止代替システムとして考えてきたところがあります。赤字が膨らむバス路線についてはいろんなバージョンの乗合タクシーを代替で入れていく、交通弱者のシステムを入れていくということ踏まえていかないといけない、住民の意見を聞きながらやらないと失敗するのではと思います。

松田会長

利用状況の後ろにアンケートがあります。

事務局

今野本先生から利用状況を報告していただきました。見ていただくとわかりますが、登録者数が 12 月末現在で 800 人程度ございますが、それに対しまして利用がまだまだ少ないということで、事務局からニューズレター特別号を号外で作成し、登録者へアンケート調査用紙と一緒に送付し、登録されていますがなぜ利用していただけないのか、もっと利用していただかせんかという意味を込めております。

アンケート調査は2月14日までとなっておりますので、調査結果をまた報告させていただきたいと思
います。号外には鳥居本地区からいつもご利用いただいておりますが、インタビューをして分かりやすく
しています。小野線などはご利用が少なく自治会からもまだよくわかっておられないというお話を聞いて
いますので、Q&Aを作成しました。できるだけ利用を進めていきたいと考えています。

横幕委員

昨年から実証運行をさせていただいて3ヶ月になります。当初もう少しいろんな混乱が起こるかー利
用者については利用方法の問題、乗務員については路線を間違えたり、というような混乱が起こるかー
と思っておりましたが、私の聞いているところでは苦情もなくスムーズにできているかと思えます。新
しい年になってから、電話を受ける配車の者などに利用者からの話をフィードバックしてまとめるよう
にしております。具体的な問題としては私のほうではまだ捉えておりませんが、若干一部耳に入って
くる問題としては、ダイヤが決まっていますから1時間前ですから病院の診察が終わって薬をもらってさあ帰
ろうかというときには1時間前だと次は2時間待たないといけない、というようなことを聞いていた、
という声は聞いています。いろんなことをもう少しまとめていきたい。

利用される方は、市民病院、駅となっております、町内の移動はあまりありませんので、当初思っており
ました町内にある開業医へ行かれるというような利用がもう少しあるかなと思っておりましたが、この
あたりがない。ダイヤについても、バスのように1時間ダイヤできちっと時間を決めた分かりやすいダ
イヤにしていくことが必要かと今は思っている。

加茂委員

予約型乗合タクシー試行運行の登録者数は、間違いだと思えますが、号外チラシと違うので、どちら
でしょうか。

事務局

申し訳ございません。号外が間違っております、鳥居本が293、稲枝が493です。

近藤委員

愛のりタクシーは3月末で終わるのですか？使っている人はそのままだと思っていると思えますが、
試行ですので3月で終わるのですか？そこで終わるならアナウンスしないといけませんし。使っている
人は途中で止まると大混乱になりますから。

松田会長

4月1日以降も試行は続けます。そのほかはどうするか、河瀬などのあとにどうするかということは
まだ決まっていないのですね。

事務局

赤字路線のあとにどうするかということは出てくるかと思えますが、今のところはまだ導入すると決
まっています。今後どうするかということと一緒に考えていきたいと考えています。

松田会長

稲枝地区と鳥居本地区はやりました、他はバスが走っていますが空白があるところは旭森であったり河瀬であったり日夏であったりするところをどうするかは、これからでてくる話です。

野本委員

今の実証実験は形としては3月末をもって市の単独予算では終了、この素案にございますように実証実験としては国に認められれば継続していくということによろしいですね。

事務局

そのための実証を継続させていただきます。

松田会長

他の地域の方々から出てきますとどうしますかということが出てくると思います。

バスにしてもタクシーにしても、困っている人だけのことを考えるとジリ貧になってしまって、市も低炭素、エコと言っているわけですから、家に車があってもバスを利用していただくなりして、そうすれば本当に利用していただかなければならない人の利便につながる、そういうことを市民の方が分かっていたらと良いわけです。ノーマイカーデーと言っている割にはご利用いただけていない。市としては赤字だったら全部ダメという話はしていない、1億も2億も赤字になれば大変ですが、それで公共事業をやってバス事業をやっていくのならそれでいい、という気持ちは十分あるわけです。先ほど出ていきましたが、地域でがんばってもらいたい。議会で答弁していますが、地域の人はどうしている、こうしていると言われますが、じゃああなたは乗っていますか、人を誘って乗ってください、と言っていないと、ますますジリ貧になって悪くなっていくと思っています。バスや愛のりタクシー、いろんな形で住民の方に浸透していただいているということ、みんなで考えないといけないということをお願いしているのは非常にありがたい、感謝をしているところです。

近藤委員

2点意見があります。1点は、100万人の目標で、市民の人とバス問題で話をするときにいちばんの問題点は、今の現状のバスでしか発想がない。駅まで直接行っていない、便がないじゃないか、乗る便がない。100万人を達成したらもっと便利になる、というようなごほうびがないと、なんのために乗るのか、今では乗らないのだから、乗ったらもっとプラスの循環が働いて便も増えるし便利になるし直接行けるようになりますよということを伝えないと、今現状の発想でしかない。達成したら網の目のように走る彦根市です、というふうに打ち出さないと、と思いました。

もう1点、昨日の金城学区で面白い話で、今の不況で企業は駐車場の整理を進めていて車通勤をバスにシフトさせてきていることを聞きました。企業の総務課と連携をとって企業のバス通勤はどうか、ということの流れの中で一緒にやって、駐車場維持費用と交通費がこうなりますよと、言っていないと、100万人は達成できない。多賀と広域でやっていくのであれば多賀の工業団地と連携をとって一気に通勤のバスを押さえていくというのを戦略として言っていないと、高齢者だけでは絶対にパイは伸びない。時間がなくて計画には入れることはできておりませんが、不況を逆手に取る、バスで会社の費用を抑えましょうというのでいいのかもしれないかなと思います。磯谷委員、そういう声はあがっていませんか？

磯谷委員

送迎で貸切チャーターを出している部分があります。工場だけあって人が少ない。1社がありますが、繰り返し行くことが大切だと思います。学生さんがかなり歩いておられるところで、滋賀大や近江高校で、学生だけの特別運賃で乗っていただくと、西高校や東高校さんなどに、ないより乗っていただくということをするとう100万人も可能かと思います。

松田会長

データで、雨の日や雪の日が多いという中で、バス停に雨よけがない、バス停は道の両側に必要、道が狭い、いろんなことがあり、計画にバス停の整備があがっていますが、土地があればできるのではないかな。自転車で出てきてバスに乗れることを愛荘町の方で言うておられる方がいる。広域になればなるほどいろんなことが出てきます。定住自立圏構想で総務省が彦根市を支援してくれますので、そういう辺りでも取り組めないかと思っています。

それでは第4回彦根市公共交通活性化協議会を終わらせていただきます。大変長時間にわたりありがとうございました。