

# 令和元年度 第2回湖東圏域公共交通活性化協議会総会

開催日 令和元年7月26日(金) 10時00分～12時00分

開催場所 彦根勤労福祉会館 4階 大ホール

出席者 別紙参照

## 1 開会

## 2 議事

(1) 「第1号議案 令和元年度事業計画」「第2号議案 令和元年度収支予算」について(資料1、2)

- ・ 第1号議案および第2号議案について、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。

### ● 野本委員(聖泉大学名誉教授)

- ・ 資料1の予約型乗合タクシー本格運行で効果検証について、消費税も10%になり増額すると利用者の運賃負担が増えるため、料金を抑えて欲しい。運転免許証の自主返納推進のこともあるので。

### ● 事務局

- ・ 消費税の転嫁について、後ほど報告させていただく。
- ・ 今年度から乗合率向上施策として、「ふく割」を実施しており、行政負担も上がらないようにしていきたい。

### ● 若林委員(旧多賀町公共交通会議委員 副会長)

- ・ 資料2の説明(事業費の支出が前年度より増額になった理由)で多賀町の何が原因で増額となったのか、再度説明をしていただきたい。

### ● 事務局

- ・ 路線バスの大君ヶ畑線と萱原線の一部廃止に伴い、その代替として愛のりタクシーたがの一部を定時便として運行を開始した。その費用分だけ増額となっている。

### ● 上野委員(甲良町老人クラブ連合会)

- ・ 利用促進の一環として停留所名の変更をお願いしたい。昔から使用している停留所名もあり、地元の方は知っているが、観光客等には分かりづらい。

### ● 事務局

- ・ 変更した方が良い停留所を教えてください、交通事業者と相談したい。

### ● 村田委員(湖東土木事務所 次長)

- ・ 資料1に「再編した路線の効果検証」と記載があるが、具体的な検証方法を教えて欲しい。また、各種媒体での情報提供の「再編内容の周知」も具体的に教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 路線バスには乗降カウンターが付いており、各停留所の乗降が把握できるので、このデータを利用した検証を行う予定である。また、再編内容についてはチラシを作成し、全戸配布をする予定である。

● 村田委員（湖東土木事務所 次長）

- ・ 利用者の声も大事だと思うが、アンケートは実施しないのか。

● 事務局

- ・ 再編対象の地域にはアンケート調査を実施したい。

(2) 「第3号議案 専決処分につき承認を求めること」について（資料3）

- ・ 第3号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、異議無く承認された。

(3) 「第4号議案 平成30年度事業報告」「第5号議案 平成30年度決算報告」について（資料4、5）

- ・ 第4号議案および第5号議案について、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。

● 石井委員（滋賀大学教授）

- ・ 資料4のP.4利用実績で路線バスの利用者数が下げ止まりの後、増えているが、行政負担額も増えている。一般的に利用者数が増加すれば行政負担額は減少する。
- ・ 路線バスの維持は必要だが、行政負担額を減らすように努力する必要がある。何故、行政負担額が増えたのか教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 路線バスにおいて、運行経費を運賃で賄うは非常に難しい。
- ・ 車両の老朽化に伴い車両更新を随時行っており、平成30年度も複数台の車両更新を行った。車両更新は基本的にリースで行っている。また、老朽化に伴う車両維持費や近年の原油高騰による燃料費が上乘せとなったため、行政負担額が増えている。

● 石井委員（滋賀大学教授）

- ・ 交通事業者と協力して行政負担額を減らす方向で努力して欲しい。
- ・ P.7の愛のりタクシーの利用実績も路線バスと同様に増えているが、その理由を教えて欲しい。また、乗合率は目標に掲げる重要な指標であるが、この乗合率の変化は平成29年度からの変化を教えて欲しい。

● 事務局

- ・ 乗合率は記載の通り平成30年度は1.46で、平成29年度は1.45のため、若干増加している。
- ・ 愛のりタクシーは住んでいる地域から目的地である病院等に直接行けることが良いところで、周知の甲斐があり、利用者が増加していると思われる。

● 石井委員（滋賀大学教授）

- ・ 今後は乗合率もグラフで示すと良い。

● 立川委員（湖国バス株式会社 代表取締役）：代理出席（北村氏）

- ・ 運輸部署の労働環境の改善が問われている中で、二種免許の取得も必要であることから人員の確保が難しくなっている。高給でないと人員を確保できないため、経費削減できるところは努力していきたいが、今後は人件費の増額が予想されることは理解していただきたい。

● 山田会長（彦根市副市長）

- ・ 近年、どの業界も人手不足であり、運転手も同様である。行政負担額の削減や人員確保のための人件費の増額等と色々な問題はありますが、総合的に考えて経費削減に努めて欲しい。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 利用者負担も考えていく必要がある。一定程度、利用者に負担していただかないと公共交通の維持は難しいのではないかと。
- ・ 行政、交通事業者、利用者の、三者の視点から考えていく必要がある。

● 芝委員（滋賀県土木交通部交通戦略課 参事）

- ・ 資料4のP.3に短距離低減運賃区間の記載があり、とても良い施策である。ただ、平成30年度も具体的な実施に及んでおらず継続検討であるが、何を行う予定か教えて欲しい。
- ・ 愛のりタクシーは乗合率を上げることになっているが、利用頻度（利用便数）だけでなく、移動距離（1便あたり）も分析した方が良い。
- ・ かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクトでは、いかに公共交通へ転換させるかが重要である。エコモ財団（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の略）に「エコ通勤」の優良事業所認証制度があり企業、団体等の事業所単位で認定していただける。ぜひ、認証を取得していただき、圏域でPRして欲しい。
- ・ 資料4のP.18に運転免許証自主返納制度の利用者が増加している。返納したいが、代替である公共交通がないことで返納できない人がいる。代替手段があるから返納しているのか、代替手段は考えず返納されているのか、返納者の属性が解かれば教えて欲しい。もし解らなければ、今後調査した方が良い。

● 事務局

- ・ 短距離低減運賃区間は「駅チカ100円」と称しており、どこの区間がその対象エリアかをPRすることが重要と考えている。現在は、停留所にステッカーを貼って周知し、路線バスのパンフレット（総合時刻表）にも記載しているが、まだ周知不足と認識しているため、今後工夫していきたい。
- ・ 利用実績のデータはあるので、移動距離も分析していきたい。
- ・ エコ通勤は彦根市全体として取り組んでいきたい。
- ・ 属性として窓口に来た方からの推測だが、以前は窓口に来てはじめて愛のりタクシー

を知る方が多かったが、最近はその数が減ってきたと認識している。今後はアンケートを実施して、属性を把握したい。

● 上野委員（甲良町老人クラブ連合会）

- ・ 愛のりタクシーについて、行政負担を減らし、利用者を増やすのは難しい。
- ・ 色々働きかけて愛のりタクシーを周知し、利用者を増やしてきた経緯もあり、利用者が増えすぎると困る（行政負担が増える）と言われると、どうしたら良いか分からない。限度はどこで、周知をどこまでしたら良いか。
- ・ 運転免許証を自主返納した後の対策を考えないといけなく、どこでバランスをとるのか。

● 事務局

- ・ 限度があるわけではなく、積極的に周知に取り組んでいただきたい。
- ・ 今年から導入している「ふく割」のように1便に複数人乗っていただき、行政負担額を減らしていきたい。また、愛のりタクシーの停留所までは歩いてもらわないといけないため、積極的に歩いていただき、健康維持を促進していきたい。

● 山田会長（彦根市副市長）

- ・ 愛のりタクシーについて、導入当時は知らない人が多かったが、地元自治会や関係機関、行政等の努力で利用者が伸びてきた。それに伴い、行政負担額も増えてきたが、地元の方には積極的に利用して欲しい。

● 若林委員（旧多賀町公共交通会議委員 副会長）

- ・ 愛のりタクシーの行政負担額は約6,000万円、路線バスは1億6,700万円であり、決算報告と合わないのは何故か。

● 事務局

- ・ 路線バスの行政負担額は各市町の一般会計に含まれるため、本協議会には含まれていない。そのため、本協議会は愛のりタクシーの負担だけである。

(4) 「第6号議案 湖東圏域公共交通活性化協議会 近江鉄道活性化再生分科会の立ち上げ」について（資料6）

- ・ 第6号議案について、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。

● 山田会長（彦根市副市長）

- ・ 今回の立ち上げ背景である、5市5町の協議状況を補足説明して欲しい。

● 事務局

- ・ 近江鉄道は民間としての継続が難しいため、存続に向けた協議を滋賀県主導で5市5町の協議を開始した。10月末に法定協議会として設定される予定であり、湖東圏域としても今後考えていく必要がある。

- 芝委員（滋賀県土木交通部交通戦略課 参事）
  - ・ 今年4月に任意協議会を2回開催し、7/29に第3回を開催する予定である。
  - ・ 各々の市町の9月議会で承認をもらった後、10月に正式に協議会を設置する予定であり、この協議会ではいかにして近江鉄道を残すか、あわせて周辺地域の交通をどうしていくかを議論していきたい。
  - ・ JR・近江鉄道と、路線バス・愛のりタクシーの乗り継ぎは重要な要素であるため、湖東圏域の分科会の協議事項に追加してはどうか。また、この規約はいつ施行するのか。
  
- 事務局
  - ・ 協議事項として、JR・近江鉄道と、路線バス・愛のりタクシーの乗り継ぎを追加する。
  - ・ 本日、承認していただければ本日付けで施行する予定である。
  
- 西村委員（西日本旅客鉄道株式会社 彦根駅長）
  - ・ 分科会の構成に鉄道事業者が入っているが、JRも参加する必要があるのか。
  
- 事務局
  - ・ 現在の予定では、鉄道事業者は近江鉄道株式会社、学識経験者は滋賀県立大学の轟准教授にお願いをする予定している。
  
- 西村委員（西日本旅客鉄道株式会社 彦根駅長）
  - ・ 再度の確認になるが、弊社は分科会の構成メンバーではないという理解で良いか。
  
- 事務局
  - ・ 企画切符等で協議をお願いするかもしれないが、メンバーではないという理解で良い。
  
- 山田会長（彦根市副市長）
  - ・ JRと路線バス・愛のりタクシーの乗り継ぎもあり、意見を伺った方が良いので、構成メンバーを検討して欲しい。
  
- 上野委員（甲良町老人クラブ連合会）
  - ・ 分科会の名称である「活性化」と「再生」がどう関わるのかが良く理解できない。意味が違うと思うが、イメージを教えて欲しい。
  
- 芝委員（滋賀県土木交通部交通戦略課 参事）
  - ・ 鉄道事業は20年間ぐらい赤字が続いており、今後赤字が転換することは見込めず、民間事業として成り立たないと相談があり、検討をスタートした。
  - ・ まずは利用者増のための「活性化」が必要と考えている。一方で、事業のあり方自体を変える必要があり、事業全体の議論をするために「再生」という言葉を使用している。
  
- 喜多村委員（近江鉄道株式会社 代表取締役社長）：代理出席（澤本氏）
  - ・ HPでも公表しているが、鉄道だけで見た場合、25期で赤字が続き、乗車人員でも全

盛期の約半分以下まで落ち込んでいる。

- ・ 今後も乗車人員の大幅な増加は見込めず、設備の老朽化が進んでおり、その修繕や設備投資を考えると赤字を賄うことができない。そのため、滋賀県や周辺市町に相談させていただき、その準備を進めている段階である。
- ・ 地域にとって鉄道が必要なのか、路線バスやタクシーに交通手段を置き換えられないかなどの検討から始まり、「存続」に向けて議論している。
- ・ 「再生」という言葉は、地域の公共交通はどうあるべきか、どうすべきかから議論しているため、使われている。

● 轟委員（滋賀県立大学准教授）

- ・ 前回（第1回）総会での意見の趣旨は、県市町協議会での内容については、湖東圏域協議会の関係者とも情報共有が必要ではないかと思ったためである。
- ・ 分科会としての協議では、「交通網」と「まちづくり」の観点が必要であると考え。県市町協議会とは違い、湖東圏域の交通網において近江鉄道線・近江鉄道駅がどういう役割を果たすべきか。また、コンパクトとネットワークが両輪であるとするならば、交通結節点とその周辺まちづくりも課題であると考え。

(5) 「第7号議案 消費税改定に伴う路線バス運賃の改定」について（資料7）

- ・ 第7号議案について、事務局より議案書に基づき説明及び報告がなされ、異議無く承認された。

(6) 「報告事項1 平成31年4月改編実施後の路線バス・愛のりタクシー利用実績」「報告事項2 愛のりタクシーの変更事項（停留所の移設）」について（資料8、資料9）

- ・ 報告事項1及び報告事項2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。

● 芝委員（滋賀県土木交通部交通戦略課 参事）

- ・ 路線バスの利用実績を見ると、対前年比で約12,000人が減少しているが、愛のりタクシーにその全てが転換してはいないはずでは？ その差分の方たちは自動車に転換したのか？把握できていないのであれば、どの交通手段に転換したのか調べた方がよい。

● 事務局

- ・ 現時点では把握できていないため、今後、調査したい。

(7) その他

- ・ 次回総会は12月に開催を予定しており、日時は後日調整する旨の連絡があった。

### 3 閉会

以上