

## 第 3 回彦根市公共交通活性化協議会 公共交通連携計画策定分科会 議事録

開催日 平成 20 年 12 月 1 日 (月) 午後 6 時 30 分 ~ 午後 8 時 30 分

開催場所 大学サテライトプラザ彦根

議事 計画基本方針、次年度以降実施の施策案について

### アンケート調査結果報告

---

- ・ 車を使ってばかりではないことがわかる
- ・ 多くの人々がベルロードや南彦根に集まってきている。クルマ社会のまちづくりになっている。
- ・ ほとんど利用していない人は情報の分かりにくさたまに利用している人は運行本数を増やす・乗り継ぎ向上 が多い。
- ・ 圧倒的に多い声は“運行本数の増加”“運賃”“デマンド”。その中でも、駅の中に乗り継ぎ時刻表が欲しいなどの生の声が大切。
- ・ よくするためには自由記述の“生の声”に答えていけるかどうか。
- ・ 車を使っている人でもバスがなくなるのは不安。年間 2 ~ 3 往復くらいならできるという回答は半数と多い。これだけ利用すればかなり改善される。便利になれば、という条件はあるので、それを実現に近づけるための取り組みが必要。
- ・ 見向きもしない人への意識改革も必要。
- ・ 経費の削減を行ったうえで、というのは予想どおりだが、よく使う人にとっては投資をして利便性を良くすることを求めている。利用を増やさないと維持は難しい。
- ・ 誰が支えるのか、税金で支えるのか・・・予約型乗合タクシーのような予約型のもの、違う目的で乗っているバスに乗る(混乗) 選択と集中で、いるところには集中的に与える、コスト削減を両立させて考えていかないといけない。

### 30 分に 1 本の定時運行について

---

- ・ 三津屋線は日中 2 時間の間があく。病院線・開出今線がどちらかわからず困っているお年寄りが多い。どちらか分かるように情報提供できれば全然違う。バスの多いところから実験してみてもいい。
- ・ 待っているときにぶらぶらとアルプラなどで時間調整ができるのがよい。
- ・ 三津屋線利用者としては河瀬駅へ回ると JR 運賃が安くなってありがたい。
- ・ 公民館やコンビニが停留所にならないかという可能性がないわけではない。
- ・ 10 分くらい遅れるので定時運行は守って欲しい。1 時間 1 本でも定時ならありがたい。
- ・ 市民がすること、近江鉄道がすること、一つの事業にだれが何をするか、どれを詰めるかを議論していくとよいのではないかと。市民、利用者、バス会社 がやることを特性要因図(魚の骨)で書いたらどうか。

### バス待ち改善

---

- ・ 駅にバスは 5 分前にはついているように指導はされているそうだが、なかなか徹底がされていないらしい。接続時間の改善とセットで、駅に電車がついたときにバスがドアを開けて待っていただく

ことを徹底してほしいと思う。折り返しのときに運転手が休憩をしないといけないらしいのでそこは難しいかもしれないが。

- ・ バス停の中には、あっても無駄のようなものがあるのではないかと。地域で人が集まるところにバス停を、例えばコンビニとか（なくなる可能性はあるが）、待っても楽しめるようなしかけも一つの方法ではないかと思う。

#### 中心市街地活性化との連携等

---

- ・ 買物をするところということで、中心市街地でないところに買い物に行くことが多いということで別の問題があるとのことだが、今行き先として多いのは車で行きやすいところになっている。乗っている人をシフトチェンジすることとは別に、普段は車では行きにくいところにバスを利用することに向けてはどうか。例えば銀座街や花しょうぶなどは停めるところや道の狭さのため、行きたいお店があるのに雨が降っていると、イベントに参加したいのに歩いていけないといけないうことでおっくうになったりすることもある。車をシフトするのでなく、車で行きにくいところへの交通ルートがあると利用者を発掘できるのではと思う。

#### 定時性の現状は

---

- ・ 日・時間帯路線でさまざま。国道横断、三津屋線ベルロードは天候や曜日で変わる。100%考慮して余裕を持った時間設定を考えるのも一つだが、余裕を持ちすぎると早発になってしまう。全てのバス停にバスポケットがあって運行できる環境を整えば可能かと思うが、今の道路環境ではできない。彦根市内だけでなく県内どこでも悩みの一つ。その日その都度マイカーの流れが違う。夏休み春休み通学期かによっても流れが変わる。横断する小学生がいるだけ右折するマイカーが止まってしまい、右折する車両が停まってしまう。
- ・ 大都市なら表示が出るが。
- ・ バスロケーションシステムで、道路管理者等の協力と莫大な費用が必要。新しい方法が出てきているかもしれないが、おそらく何億が要る。すぐに実現できるレベルではない。ソフト面で対応を。
- ・ 遅れた時の運転手さんの対応がほしい。
- ・ 乗務員に対しては再度徹底していきたい。
- ・ 定時運行については、苦情がバス会社に行くが、遅れることに関してはバス会社はまったく悪くない。マイカーが増えたことが原因の一つ。マイカーを5%減らしただけで解消できるというデータもある。そこをみんなで理解して考えないといけない。
- ・ どれくらい待つかということも時代が変わっているのかもしれない。
- ・ 中心市街地では彦根駅から京町を通る路線が多い。京町の交差点だけラッシュ時は混む。右折専用表示はできないか。銀座から京町まで必ず混むので、信号の工夫によっては渋滞も解消できるのでは。
- ・ 公安委員会に問い合わせると、右折信号をつけるには右折レーンを必ずつけないといけないことになっている。右折レーンをとれる状況ではない。
- ・ 前に直進者が邪魔をしていると意味がなくなるので、右折信号には右折レーンが必要。

#### 親しみやすさ向上プロジェクト

---

- ・ ラッピング、ポイントカードが挙がっているが、使っている人より使っていない人が圧倒的に多い。この人たちが年間に数回利用するのが親しみやすさを考えてもらうものではないか。使っていないのに親しみやすさ、というのではないと思う。低炭素や環境から、マイカーを使わないで年に一度はハイキングに行くとか、家族と行動とバスという物語がないので、桜を見に行くとかのキャンペーンで年に一度は家族で乗ってみようということを検討してみてもいいと思う。
- ・ 南部地域限定だが、通勤定期を持っている人は定期券ご本人と家族大人 100 円子供 50 円で、区間外も 1 回 100 円 という環境定期の設定はある。61 歳以上の小判手形は利用が多い。
- ・ 乗っていただかないと関心を持ってもらえない。商店街のポイントなどイベント利用にも入っていると

### 路線・ダイヤの考え方

- ・ 10 月 31 日～11 月 3 日まで文化プラザで観光物産展をした（参加者は 22000 人）。会場を市民会館から文化プラザにしたが、バスがないので近江鉄道にバスをだしてもらった。無料で 3 日間 1 日 5 便で 273 名しか利用していない。12 時か 14 時の時間帯がいちばん多かった。朝 10 時はまだ早かった。ニーズにあった時間帯で集中配分が必要ではないかと反省している。広報は、能登川までのエリアに新聞折込広告で「無料シャトルバス出ます」、旧会場に「会場が移動になりました」を表示、小林医院、銀座、池州町、パリアの 4 箇所で停まることを周知した。その他、彦根市の広報に掲載。
- ・ 文化プラザへバスでいくイメージがないのかもしれない。
- ・ 文化プラザへバスで行けないという固定観念を払拭するように意識啓発していく。最初は手がかかるが、そこまでやらないと変わらない。成功しているところは上手くいっている。中途半端だとまくいかない。アクションを起こさないと変わっていかない。ただでも乗らないバスが日本全国に多い。
- ・ イベントがあるとバスに乗る。ないときは乗らない。イベントごとに運行するほうがよい。以前に文化プラザに勤務していたときはシャトルバスをお願いしていた。イベントのようにメリハリのあ
- ・ JR とのアクセスの問題。JR 駅を降りてもバスがないのでケイタイでタクシーか迎えを呼ぶ。そういうことも考えないと利用客も増えないのではないか。
- ・ 便利にしようと思うと、本当に使いやすくするなら現場の声を聞かないといけない。
- ・ あくまでも公共交通であること、高齢化の観点でライフラインを押さえておくことを忘れてはいけないだろう。
- ・ 車を使っている人でも将来の不安を持っている人もいて、まだまだ大丈夫という人もいて、そのあたりも難しい。
- ・ 免許証を持っている人も、いずれはバスにお世話になることもあるので、バスの現状を機会あるごとに関心を持つように話している。彦根市全体にくもの巣のように走らせるのではなくて、路線を集約して駐輪場を確保してそこまでは自転車で行くという考え方ができないか。旭森の路線が最近作られたが、できた当初から疑問を持っていた。主路線を考えることも大事ではないか。高齢者は網の目がよいと考えるが、そんなことをするとどんなに経費があっても足りない。乗合タクシーが上手いけば、地域の中のほうは乗合タクシーでカバーしていくのも方法。乗ってもらうかどうかは利便性の問題。平和堂で待つのも高齢者は体力的にできないように思う。
- ・ 河瀬南彦根線は、日夏中央系統が 1 日 3 本、日夏ニュータウン系統が 1 日 5 本、というように 300

メートル離れているところに系統が分かれて走っている。これが不便の原因にもなっている。集約させたところは1時間に1本必ず来る、とか自転車との組み合わせも地域によって考えて行くことも大事かと思う。

- 大きな商店に駐輪場を作ってもらって、そこまでは自転車で行き、主路線が走っていて（通勤や買物のダイヤの区別をして）、10分おきに必ずやってくるんだというのがあればよいと思う。
- 河瀬南彦根線のバス停で雨の中をずっと待っておられる。平均乗車密度が0.49だが、そういう方が本当に必要として乗っておられることも忘れてはいけないと思う。

#### バス車両や情報提供

---

- 路線図が入り組んでいるがバスは色分けされていない。東京などは色で分かるようになっている。地下鉄のように色で何線か分かるようなやり方も面白いと思う。
- “系統番号 番”が路線図や方向幕に統一されていない。系統番号と方向幕や路線図が同じ情報を出せるようにしてほしい。系統番号はマグネットで貼る程度でもよいと思う。
- 複数の路線・車両を相互運用して運行している。特定車両が特定路線を運行するのであれば色分けも可能。現状はそうではないので、車検・点検・故障を考えると、予備車も路線ごとに必要になる。デザインは統一で工夫は出来る方法を考えるのは可能である。イベント時はマグネットや横断幕を貼ることもある。安全面では、マグネットが大きいと重量がかかり、風圧で飛ばされる例もある。安全性等も考慮してできることを検討していけばよいと思う。

#### 子どものバス教育

---

- 子供達があまりバスに乗っていない、子どものときに乗っていれば習慣化して乗ることもなる。バス車内で困っている人がいれば助けてあげればよいので、そういう公共マナーとして、教育として、学校教育として道徳を学ぶ、支えあいの学びの場として、子供達に公共交通の大切さとともに、ふれあうことや、助け合うことの教育の場として使えるかと思う。
- 城陽小学校での取り組みは。上級生が下級生をいたわって座らせている。楽しく騒いで運転手にしかられることもある。
- 2～3年前までは城陽小学校の新一年生と保護者にバス通学の勉強の場があった。
- 義務教育があるので義務交通という考え方がある。赤字というのが本当に使いたいサービスを提供することも必要だという考え方もある。行政サービスとしてどう考えるかということが必要では。

#### その他

---

- 昼間は若い人が外に出ている。車は若い人が乗っているが老人はバスに頼る。老人比率が高いところ。80歳を越えても運転している人がいる。オーナー定期（一人1万円、乗っても乗らなくても）を寄付のようにみなさんに買ってもらって、オーナー定期を持っていれば乗っても乗らなくても1年間それで乗れるというようにするとよいのでは。
- オーナー定期は、今既に安くしているので、バス会社の減収になれば続けられなくなる。特定の人に限定した定期は料金を検討することで可能性がある。通勤定期を払っている人もいるので、そこまでやるとバス会社が倒れてしまう。
- 近江鉄道にバスの中で雨の日に傘を売ったらと提案したことがある。

- ・ ワークショップもやっているが、事業者と利用者をつなぐワンクッションがあると声が挙げやすく、新しいアイデアが出てくるのではないかと。3年間の事業で終わってしまうとそこで終わってしまうので、楽しいバスになっていけたら。
- ・ 不満の中から細かい点を改善していくと良くなっていくと思う。数年先より2～3年先の短い単位で考えるほうがよいと思う。