

第4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21年1月21日(木) 午後6時~午後8時

開催場所 大学サテライト・プラザ彦根

■ 計画案の説明

システム科学研究所

これまでのご意見をいただきながら具体的に話をしてきました。今回は彦根市地域公共交通連携計画素案を説明します。素案は国に計画書を出して、21年度以降の叩き台になり、パブリックコメントをいただきます。

- ・P1 計画策定の趣旨ポイント
- ・P2 計画策定の枠組み

具体的な提案を市民からいただき計画に反映することができた。

ワークショップを3回行い学生さん住民さんに参加していただいてエッセンスを計画に示すことができた。他市ではコンクールまでやったところはなかなかない。

- ・P3 人口は増えているが利用は減っている。
- ・P9 これまでに示した表グラフを平成20年度に差し替えている。利用者数は減り補助金額は増えている。財政に負担がかかっている。このままでは利用減・不便の悪循環をなんとかしなければならぬ。
- ・P11 乗合タクシー実証運行の内容を追加した。
- ・P12 市民ニーズの把握について
いろいろな課題やニーズが分かってきた。たとえば、
- ・P13 バス利用頻度
たとえばP13 図3-1ほとんど利用していない人が8割程度いて、自分でクルマを運転している人が7割程度。
- ・P16 路線図がわかりにくく困った経験(わかりにくさの意見)
- ・P17 利用者増加のためになにが一番大事か
運行本数を増やす以外にわかりやすさも重要視されている。
- ・P18 将来クルマを運転することに不安を感じている3割
- ・P19 将来バスがなくなることに不安を感じている、なくすことに不安を感じている。
年間2~3回バスで外出すると改善されるが、自分はどうするか。使おうかなと思う人が多かった。
- ・P20 厳しいバス路線維持にどうすればよいか。予約型(デマンド) 滋賀大などが持っているバスに乗る などの取組
- ・P21 条件次第で過度のクルマ利用から脱却することができる。
圧倒的多数 は分かりやすい情報提供を求めている。
一方では見直しをしていく必要がある。効率化をあわせて検討していく必要がある。
ということがアンケートから読み取れる。
- ・P22 どうやって支えていくか。
コスト削減も念頭に置きながら情報提供やサービス水準の向上、バスが持続的に運行できるよう

に。利用者視点で、早期に着手、時間をかけること を吟味して作成。

- ・ P23 連携計画の目標
数字的な目標 5年前の実績 と基準、少し高め目標。5年前は100万人乗っていた。
赤字額を平成15年実績相当までもどす。
- ・ P24 市民からの提案としてひこねバスコンの結果
複数ページあるが1枚に圧縮した。具体的な施策にも反映させた。
- ・ P27 事業の概要と実施主体になっている。
前の章までに示した内容を 総合的に組み合わせ、施策をリストアップした。(詳細はP28以降)
国の補助はあくまで3年間。彦根市単独でまわせる仕組みをつくって、24年度以降もバスを運行できるようにしていく。
- ・ P28 JRが30分間隔で運行しているが、バスは30分間隔になっていない。決まった時間パターンで運行できないか。2路線あわせて30分間隔で実施。P29で市民の意見を参考につけている。
- ・ P30 すぐに系統を変えると分かりにくくなる。22年度以降にしている。
多い需要の目的地にバスを走らせることを考えている。
需要の少ないところは乗合タクシーの活用、無駄な循環を見直してわかりやすい路線に。
今後市民の意見・事業者の意見を聞いて考える。
- ・ P31 彦根市バス料金は200円300円。すでにきれい分かりやすい。
一方での改善として鉄道バス連絡定期、鉄道駅の中で駅を出たところで案内できないか。
- ・ P32 ディスプレイでなくてもよいが、駅を降りた人がバスを分かりやすくする取組。
主要な人が集まる施設でバスを待つことのできる環境づくり。
市立病院ではバス時刻表が中にあるバスを待つ環境があるが、ショッピングセンターなどでも。
すぐできるようなところはやっていけばよい。お金がかかることは時期を見て検討する。
- ・ P33 わかりやすさ向上施策
時刻表をもっと分かりやすくしようとするもの。1冊のパンフで公共交通を網羅して作成。保存版で、彦根の公共交通がこれを見れば全部乗れる というような情報提供。
ワークショップの中でも議論があった。(ひこにゃんバスマップの作成(コンセプト))
今後市民の中で議論していつ作成してはどうか。
- ・ P35 さらに改善する取組として駅周辺の情報提供。
使いづらい経験から。いろんなところで情報提供できるが、バス停でもWEBでも同じ情報が見られるようにする。
バスコンでは路線図を地図上に表現して見やすくする、という提案があった。
- ・ P37 若い人はインターネットで路線検索されている。
ポータルサイト・・・玄関 そこを開けば彦根の公共交通情報がわかる・・・というもの。
今開設している協議会ホームページ“ひこねバスネット”にリンクさせる。
ソフトによっては近江鉄道湖国バスの路線検索ができるものがある。携帯はお金がかかるがアクセスできる。それをPR。
- ・ P39 親しみやすさ向上策
PRと同時にたまにはクルマを使おうと働きかける取組。居住者向けと職場向け。
個別にアンケートを配る。
彦根ニュータウンなど(バスが便利だがあまりバスを使っていない地区など)から彦根駅に来ている通勤

者へ、「クルマじゃなくて公共交通を使いませんか」

バスにシフトしていくようにもっていく。

・P40 商店街との連携

昼間はポイントをためるなどの働きかけ。

バスを使ったらいいことがある、バスの利用者を増やそう、盛り上げていこうという提案。

・P42 乗合タクシー事業

連携計画のひとつとして位置づける

・P43 乗合タクシー導入拡大事業

地域名は書いていないが、バス利用の悪いところ、空白地域での拡大を想定。

・P44 バスでは効率が悪いところ、河瀬南彦根線を改善する。1便あたり0.45人で、乗合タクシーにしても採算が悪いようなところ。ダイヤや路線を見直してとりあえずバスで改善する。ルートとダイヤを見直して運行に繋げる。

・P45 独立した施策だが、組織・議論できる場が必要。市民の力を活かしながら公共交通に関する周知を継続、気運を盛り上げる。協議会の枠組みを維持し、検討テーマごとにワーキンググループ・ワークショップを実施。

参考として、ワークショップを継続して実施し、施策に反映していくことが考えられる。

■ 計画案の審議

近藤委員長

お気づきの点、改善点、全体的な印象はいかがでしょうか。愛のりタクシーの状況がありますが、今の中でも乗合交通の話がでてきましたので、説明をお願いします。

事務局

路線バスの表は示されていますが、乗合タクシーについては入っていないので、状況をお知らせするために作成しました。

近藤委員長

どの点でも結構ですのでいかがでしょうか。

佐々木委員

事業全体に関して、情報の受け手としては住民という言葉が出てくるが、情報を出す側に住民という言葉が1回も出てこない。ワークショップを開催して最後にみなさん気付きをされています。住民が自ら考え行動していくことが非常に重要ですが、情報の出し手として住民という言葉が出てこないのはなにか理由があればお願いします。

システム科学研究所

重要なお指摘ありがとうございます。表現が漏れております。意図としては、行政が一方向的にやる施策ではなく、住民が自らバスを変えていくことができるということを強く打ち出していきたい、それが分かるように表現を変えさせていただきたいと思います。

佐々木委員

ぜひワークショップの内容を折りこんでいただきたいと思います。

近藤委員長

これがパブリックコメントに出るときはワークショップに参加された方が関係されたことを見て意見を出されるかもしれません。

高岸委員

国の補助があって提案されるわけですが、その後どのように国が応援・補助してくれるのか教えてください。

システム科学研究所科学研究所

まず計画を2月末に運輸局に出します。査定がありますので、計画が認定されれば、実行計画を出しますが、それには予算が入ります。地方行政が5割、国が5割です。

御幸委員

まず、たいへんきれいにストーリーができた案だと思いました。P37のポータルサイトを市で作ってインターネットでというところで、インターネット自体ヤフーなどでは路線バス検索がありますが、そこからバスへのというのが今はないと思います。県外から観光に来るとか、主に外からやってこられる方が多い路線は電車と一続きで時間と便が出たほうが簡単で早く、お金もかからないので、ここは取り組んでいただきたい。P31の真ん中の写真は阪神尼崎駅です。右側はJR尼崎だと思います。

システム科学研究所

二つとも阪神尼崎です。失礼しました。

みんなが見られるヤフーは路線検索をしていますが鉄道だけです。今後働きかけをして、ナビタイムというものが最近はやっているのがありまして、それにはバスが入っていたりします。そこではバス時刻表を提供してくれる事業者を募集しています。近江鉄道の時刻表を提供すると載せてくれるかもしれませんがお金がかかるかもしれません。ジョルダンという会社は乗り換えソフトを作成していて、近江鉄道・湖国バスの時刻表を掲載しています。情報サイトの情報を見ながら検討の価値があるかもしれません。

近藤委員長

グーグルマップはマップ上でバス停を含めて検索できます。時刻表までやるかもしれないですね。高齢者で使わない人はどうするのかということで差が広がるので、紙媒体でもどう伝えるかを忘れないことが重要ではないでしょうか。

高岸委員

高齢者や地元の人に聞くと、不便だが何とかバスに乗っているのが、いろんなことをやってもらってもあまりバスに乗らないな、というような話をしていました。しかし、一番目に挙げてある定時発車、まちまちに停まるルートを改善しないと、お客もとまどっているのが、ぜひ三津屋線で実験をやっていただきたい。

三重県で生活バス四日市でNPOがやっているが、200mおきに停留所をおいて、非常に乗りやすくしているようなことをやって地元企業にも応援してもらって廃線前の4倍に利用者が増えています。

成松委員

P23目標で、地方行政と国で半々の補助という話がありましたが、彦根市にとどまらず広域的にというところが費用的なところでどうなるのかなということを思いました。費用的なところだけでなく、広域的に取り組むのは目標としては非常に良いと思うが、まずは3カ年は彦根市の中を充実させるということを優先順位を、としますので、文章的にひっかかります。

低密度地域は乗合タクシー活用はよいが、運賃で乗合タクシーは500円~1,500円、バスは200円~300円で、市民が支出する数字が住んでいるところによって明らかに違う、差額を住民がどう思うかなと思いました。

P39親しみやすさ向上策で、具体的で今すぐできそうな感じがします。行動プランを住民に考えても

らうのはとても良いと思います。モデルがあれば自分の頭の中になかったことを教えてもらおうと自分もそれなら乗ろうかなということになって、利用に結びつきやすいかと思います。すぐにできそうに思いますが、22年度からとなっていますが、21年度から導入すると効果があがるのではないかと思います。

システム科学研究所

運賃について、今回の稲枝・鳥居本はまったく公共交通がなかったところなので、運賃には全く乗りたいタクシーの分科会で議論がありませんでした。タクシーは5人以上絶対に乗れません。安く下げたしまうと儲かりません。それでは継続できないので、持続させるためにタクシーとバスの間ですよと言いつけています。バスのあるところを乗合タクシーにすると運賃が2倍3倍になる可能性もあるのでそこは慎重にならざるを得ないと思います。空白地域はすっとは入れますが、そうではなくバスを剥がすところには、いきなり200円300円ではありませんが、稲枝鳥居本と違うアプローチになるだろうと思います。

行動プランについて、他の事例でも有効で、気がつかなかった、8割の人がバスで行けることに気がついたということもありますし、お金をかけずにできないこともありません。本気でやると人件費や印刷費がかかってきます。予算の兼ね合いもありますので、まず何を改善していく必要があります。

事務局

目標の中で広域的に取り組むというところがありますが、実は、P9路線バス運行状況の表の中で、市外路線がブリヂストン線、蚊野線、萱原線、多賀線という4路線があり、彦根市の4駅から犬上郡や愛荘町の方へ行っています。将来は広域的に考えていかないといけないという意味があり、もう一つ、彦根市に刺激されて4町から、自分達もやりたい、住民から彦根市と同じようにやってほしい、という意見があり、広域的にやっていくことは広域的にメリットがあるだろうということを書いてあります。今すぐということではないですが、当然考えていかないといけません。

成松委員

将来的にはもちろんそうです。優先度の話です。補助金が入ってくるのでそう思いました。

事務局

新聞等でも少し載っていますが、定住自立圏構想に基づくものに国から支援があり、彦根市と犬上郡・愛荘町で了解され、それにもとづいて取り組むことになり、その中に公共交通のネットワーク化が入っています。一緒になって検討することがありますので記載させていただきましたが、あくまでも彦根市の計画です。

和田委員

絵に描いたもちではないですが、21年度以降の実施機関でかなり多くの提案が出ています。実際に21年度の優先順位、この中でも、どれを中心にやるのか、なにを必ずするのか、全部ができればベストだが、補助金の関係もありますし、その中でもこれだけは21年度は必ずやりきるというのが見えてこない、数がかなりありますので。

事務局

まずは国に認可されることが第一ですが、半分だけ国からもらえますが、半分は市が負担することになりますので予算化されていないことはできないことになります。前回のあと、できるだけ予算化していきたいのでお願いしますと申し上げましたが、経済状況が悪く税収がかなり落ち込むので厳しい状況でなかなか全部を認めてもらえない状況です。公共交通の見直しの中で19年度路線バス懇話会を始め、みなさんをはじめたくさんの方に意見をいただいているので、全部を実行することは無理でも、最初が肝心ですので、市民に形の見えるものをしていきたいと思います。アンケート、バスコン、ワークシ

ヨップなどで意見が多かった、分かりやすいマップ路線図の作成、赤字の大きい路線を優先的に見直して利用者を増やすことをやっていきたい。まだ予算が公表されていないので、あまり言えませんが、その2つを優先的にやりたいと思っています。

システム科学研究所

補則ですが、この施策ではお金のかからない、ものを作らない施策はできるかと思います。三津屋線30分ヘッドダイヤはお金がかからない前提としてできるのでどんどん進められると思います。案日タイムなどお金がかからないであろうPRがどんどん進めていってよいだろうと思います。

近藤委員長

3年後に100万人だと毎年10万人増やしていかないといけません、市民もかかわって、この目標値をどうするか考えていかないといけません。純増でもどう増やしていくか、やれるところからやりたいと思います。

清水委員

アンケートの有効回答が2割ですが、2割というと若干というより絶対的にバス必要であるかないと困るという人だと思いますが、逆に返ってこなかった8割の層に対してはどうしていこうと考えておられますか。

システム科学研究所

他の地域でも同じことを言われていますが、8割の人は全く関心がない人がおそらく多い。ニュースレター全戸配布をしていますが、バス交通の露出を増やしてあげる、A2の時刻表は配っているが、もう少し目を惹くものに改善して少しずつ露出を高めていくことが大事だと思います。100%の人が振り向いてくれるとは思いますが、そういった取組としてわかりやすさの向上に取り組むことが大事かと思います。

近藤委員長

清水さん、何かアイデアはないですか。

清水委員

興味がない層にはとことん興味がないので、ピンときません。残り8割のニーズを引き上げる方法は何かないでしょうか。バスに対してどのような改善をすると乗ってくれるか。

システム科学研究所

かしこいクルマの使い方や市民への働きかけを全国でもやっているが、見向きもしていない8割の人に働きかけることは最初から考えていません。8割のうち数パーセントがひょっとしたらこっち向いてくれるかもしれない、そういう人に働きかけます。ニーズを全部拾い上げることもよいですが、凝り固まっている人は絶対振り向いてくれませんので、それを考えるよりも、少しでも振り向いてくれる人に対して選択と集中で情報提供をすることがプラスになります。露出を高めると振り向いてくれるかもしれない数パーセントを目指しています。

清水委員

田舎は有線放送と地域で回覧板を利用するとよいと思います。回覧版を見る確率はほとんど100%ですので非常によいと思います。

ポータルサイトでPDFとありますがPDFでないといけないのか。

システム科学研究所

PDFでなくてもよいが、PDFだと印刷して持ち歩けます。紙の情報がWEBにもあって、紙とダブルで持っておくとよいという考えです。

清水委員

今ホームページ上に PDF でない情報があるのですか。

システム科学研究所

近江鉄道さんのバス時刻表検索ページはそうです。バスを知らない人はあまり知らない人もいるので、回覧などに掲載していくことは大事です。

清水委員

パソコンを良く使う人は PDF を嫌うことがあります。

近藤委員長

印刷しやすさがあり一方でやりにくさがあり、ということですね。

近藤委員長

P45 に体制という言葉がありますが、行政の中が気になります。行政としてやっているのに、交通対策課がやってもまちづくり推進室や生活環境課、教育委員会と一緒にやったほうがよい、彦根市は交通対策課が必死にやっているが他の課は知らん顔という気がします。行政内部でも横断的な全市的な運動にならないでしょうか。細かいところでやっていて横に広がりが見えない印象があります。

事務局

全市的に取り組むのがいちばんよいですが、各部署で歴史まちづくり、低炭素社会、などいろいろな課題や事業があって、最終的に一緒に考えてやることになるとは思いますが、担当レベルでは一緒にやろうとしていますが、公共交通だけを取り上げて全庁的にやるのは難しく、それぞれの担当課でするのがよいと思います。

近藤委員長

バス応援団のようなものができそうになっていますので、そこから横につないでいく役割もあるかもしれません。

木下委員

表現の仕方、P5 でベルロードに商店が多いとか、多くの商店が立地しているベルロード、とあるが、商店街には 300 件以上店舗数があり、ベルロードは 130 件程度ですから。この表現は修正してください。

高岸委員

低炭素宣言したら、バスの日をもうけて市内にクルマを入らないようにする、健康に対する意識を高めてもらう、毎日は大変ですから月に 1 日はバスの日にするなど。

野本委員

いろんな反対がでできますね。

木下委員

バスは直線ばかりだが、円形に循環して外回り内回りという運行もよいのではないか。

野本委員

根本的な思想はコンパクトシティとしてお金をかけるところを絞り込み、市内の充実ということになるだろう。P6 の混乗として公共に貸してもらうか、パークアンドライドで駐車場があればバスに乗り換えるなども今後進んでいくだろう。P23 の目標ですが、明確にアピールして内野安打を狙うということでしょうが、100 万人というのは良いだろう。河瀬南彦根線はデマンドにすべきだと思います。大阪市営バス乗車密度 4.9 か 5 人くらいでも、協議会の結論では赤字でとても維持していけないということになっている。コスト削減を明確にして違う方向にお金を向けられるようにしていきたい。

和田委員

P23 期待される効果としてバス路線見直し、時刻表を分かりやすくするなどいろいろ出ていますが、もう一つ、彦根市は観光都市でもあり、歴史まちづくりに力を入れている。観光客にも優しい路線バス、公共交通になってほしいので、期待される効果に観光客というような文言もうたってほしい。

横幕委員

事業者として、連携計画を国土交通省へ提出されて認可されると、補助金は国土交通省ですし、道路運送法の枠組みの中で許可するのも国なので、どうクリアするか、連携計画に沿った事業ができるか、を考えている。

野本委員

ダイヤの見直し等で問題になるのは経費ですが、経費的な面は人件費が大きいのか。

湖国バス(株)(森野代理)

三津屋線と彦根駅市立病院線(南回り)をあわせておおむね1時間2本運行しているので本数はおおむね変わらないと思います。時間設定の組み合わせ、車両運用=乗務員運用になりますので、どう関わるかは実際に組んでみないと経費がどうなるか100%の答えはでないが、そんなに大きな変更はないと思います。何が変わってくるかという、ダイヤを変えるとすべて時刻表の差し替えになるので、その一定の経費はかかってきます。

事業者としては、ヘッドダイヤ(毎時同じ時間の発車)が理想です。ただ、JRとの接続を考えたり、路線で所要時間が違います。5分でいける駅と7,8分の駅があります。1回往復時間、のバランスを考えてダイヤを考えている。ヘッドダイヤは非常に良いことだと思う。

彦根観光バス(株)

事業者として異論はないが、稲枝中心に走っているが、乗る人が少ないのはどこが問題なのだろうかということ、アンケートをみて考えてながら運行していきたい。

近藤委員長

P23の目標などの議論に集中しています。国の予算もありますが、これをやりきることが大事です。

高岸委員

6年かかって落ちた30万人を3年で100万人に戻すのは不可能ではないでしょうか。落ちてくるのを止めるのをやるのが精一杯だと思います。

野本委員

目標は高いのが良いではないでしょうか。

P23の期待される効果ですが、高齢者やマイカー移動困難者の外出についてをトップにもってきてほしい。

木下委員

バス事業者に対する希望はのっていますか。去年までCPポイントアップの事業をしたが、運転手さんやバス会社さんが以外と冷淡でした。お客さんは紙が欲しくても、運転手さんは安全に気を使っているので。増やすためにやっていたが、あまり芳しくありませんでした。

また、計画案を先に送ってもらって先に検討する期間が欲しいです。そのほうがよい効果があります。

近藤委員長

ワークショップでもバス事業者さんへはいろんな意見が出ていました。せっかくいろんなことをしようとしていますから、バス事業者さんとも一緒にやっていきたいと思います。

事務局

今後の流れ

・平成 21 年 1 月 27 日午後 4 時～ 協議会

・2 月 2 日（月）～2 月 20 日（金）パブリックコメント（意見公募）

重要と思われる意見が出たときは、緊急に分科会を開催するか、もしくは意見をお聞きすることがあるかもしれませんので、その際はご協力お願いします。

2 月末日までに計画を近畿運輸局へ提出し、平成 21 年度の募集がはじまりましたら、その計画に基づき、3 月初旬には再生総合事業計画認定申請を近畿運輸局へ提出することになります。

また、来年度の事業遂行にも皆様にご協力をお願いすることになると思いますが、そのときはよろしくお願いします。