

第2回 湖西市バス運行評価改善委員会 会議録

日 時：令和3年11月26日（金）10時00分～

場 所：湖西市役所 防災センター 2F 会議室

出席者：15人

委員長	杉木 直	豊橋技術科学大学 准教授
副委員長	板倉 福男（欠席）	湖西市自治会連合会
委員	杉浦 徹衛（欠席）	湖西市老人クラブ連合会
委員	安間 明美	湖西市社会福祉協議会事務局
委員	二橋 和久	湖西市商工会
委員	近藤 うた子（欠席）	新居町商工会
委員	河邊 登	公募市民
委員	藤井 早苗	公募市民
オブザーバー	大場 智史（代理）	中部運輸局 静岡運輸支局
オブザーバー	松林 花奈	静岡県地域交通課
オブザーバー	高邑 和樹	湖西市役所学校教育課
事務局	安間 祐輔	遠州鉄道(株)運輸業務部
事務局	榊原 正之	遠州タクシー(株)
事務局	高林 良樹（代理）	浜松バス(株)
事務局	北見 浩二	湖西市 産業部 産業振興課長
事務局	馬淵 豪	湖西市 産業部 産業振興課 課長代理
事務局	小笠原 大悟	湖西市 産業部 産業振興課 公共交通係 主任
事務局	榊原 徹	湖西市 産業部 産業振興課 公共交通係 副主任

配付資料： 会議次第

資料1：最終評価への意見表【まとめ】

資料2：湖西市地域公共交通網形成計画 最終評価について

資料3：次期計画における進行管理の方針について

資料4：湖西市地域公共交通計画（案）

1 開会

2 委員長挨拶

今回は第2回ということで、前回の委員会にて示された事務局案に対する意見を踏まえ、事務局にて作成された修正案について協議いただくとともに、計画の最終年度になるため次期計画の進行管理の方針についてもご議論いただきます。委員の皆様におかれましては、引き続き活発なご議論をいただきながら円滑に進めていきたいと思っております。本日はよろしくお願い致します。

3 議題

(1) 地域公共交通網形成計画の事業評価について

<事務局>

- 資料説明（資料1、2）

<河邊委員>

- 直接関係ないかもしれませんが、今まで家の前にバスが通っていたがなくなってしまった方の意見をいただくことはありますか。

<事務局>

- 直近ですと、新居鷺津線において、バス停はあるが、行きと帰りで違うバス停で降車しなくてはいけないというご意見はお電話で頂戴しております。基本的には、バスの路線を短くするような地域については、デマンド型乗合タクシーの導入を進めておりますので、移動手段が全くなくなるということはないです。

<河邊委員>

- 企業シャトルバスに関しては、今回の評価の対象になっておりますか。

<事務局>

- 企業シャトルバスについては、今回の評価の対象とはなっておりません。公共交通という広い分野の中での評価対象になります。

<河邊委員>

- 資料1の3ページ目の「市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施」の事業内容について未回答とした理由は、「評価の根拠や対応など」欄に「企業シャトルBaaS事業によるバスロケーションシステムの検討と併せて検討を進める。」と記載があり、豊橋市と湖西市を行き来するシャトルバスの存在は市民の利便性向上のために非常に注目すべきことだと思い、安易に×で評価するのもどうかと思ったためです。

<事務局>

- 評価内容に関する記載の仕方についての事務局側の説明が不十分であったかもしれないですが、事務局評価が×のものにそのまま×でよければ、○をつけるのか×をつけるのかが少しわかりづらかったこともあり、コメントや回答に困ったということもあると思っております。また第1回に欠席した委員の方は特にがわかりづらく申し訳なかったと思っております。

<河邊委員>

- 今回最終評価ということですが、費用面についての記載がないですね。私を知る限り、当初コーちゃんバスは湖西市の財源で年間5,000万円でスタートしたと思うのですが、2、3年後に「今年

の市の財源は年間 8,000 万円の予算になりました。」と報告を受けました。市の予算の枠が増えたという説明でしたが、現在は 8,000 万円の枠の内の約 7,000 万円が市の負担額ということだから、まだ差額 1,000 万円の余裕があるということなのか、今後さらに枠を増やしたいのか減らしていきたいのか等について、最終評価のこのタイミングで議論するべきではないかと私は思います。

<事務局>

- 数年前に 8,000 万円の枠という説明したということが少し意味不明な説明だと思うのですが、枠というわけではなく、コミュニティバスは、運行 1 年間当たりにかかる運行経費というものがあります。この運行経費から運賃収入や国からの補助金等を差し引いたものが市の負担額となり、現在ですと約 7,000 万円です。そのため、運賃収入が増えれば市の負担が減っていきまし、運賃収入が減れば市の負担額が増えていきます。このような構造になっているので、枠が 8,000 万円でそこまでもっと増やせないというようなことではないです。

<杉木委員長>

- 今ご説明いただいたことについて、資料 2 の 11 ページ以降の「利用者 1 人当たりの市の負担額」等に記載があります。H28 の基準数値と比較して 5 年後の R3 の実績はどうだったかということについて評価し、利用啓発等の対策を議論していくようにしています。

<事務局>

- もちろん採算性を重視しなくては行けないが、一方で行政がバスを走らせる意義としましては、市民が生活するための移動手段の確保をしていかなければいけないため、費用面と市民の利便性のバランスを持って取り組んでいるところです。

(2) 次期計画における進行管理の方針について

<事務局>

- 資料説明 (資料 3)

<藤井委員>

- 先ほどおっしゃっていただいたように私はコーちゃんバスを上手に利用する会 (以下、上手会) に入らせていただいています。市民の意見を本当によく吸い上げていただいたり、検討していただいていると思うんですが、実は上手会に出席している方は、会議に間に合わない等の理由によりコーちゃんバスで来る人はほとんどいません。上手会では、市民の意見をたくさん出させてもらっていますが、この会だけが利用者の意見を吸い上げる方法というのは、少し危ないと思います。ですから、さらにバスを利用してる方が会議に参加できたり、意見を定期的に出すことができたりするような、もう少しネットワークを広げる必要があると思います。上手会だけの意見で、市民の意見を聞いたと思ってしまっはいけないと思います。

<事務局>

- おっしゃる通りだと思います。先日 OD 調査をしましたが、利用者や運転手の意見を直接聞くことで市民のニーズを正確に理解していくこともできました。このあたりも踏まえて、利用者の意見をより広く吸い上げていけるよう上手会を改善して運営していきたいと考えております。

<杉木委員長>

- 利用者だけでなく、これからバスを利用したい方や、利用している方のご家族の方などについてもご意見をいただける場としてこれから上手会を改善していただけたらと思います。

<藤井委員>

- 資料2の14ページで、岡崎循環線の「利用者1人当たりの市の負担額」が約4倍に膨らんだ要因として、双方向からの運行へ変更したが利用者が増えなかったためということですが、以前の上手会の意見として片回りから双方向へ運行を変更してほしいという要望があったこともあり、路線を見直しを行っていただきました。しかし、「利用者1人当たりの市の負担額」が約4倍に膨らんだ結果ということは、数人の意見では乗りたいという要望があるが、実際蓋を開けてみたら、それほど利用する人はなかったということなんですよ。そのため、一つは、数人の市民の声が全てではないということと、二つ目は、市民へのバス利用の周知方法を徹底していただきたいと思っております。

<事務局>

- おっしゃる通りです。周知方法として、今年から新たに地域毎に利用モデルを記載したチラシを全戸配布する施策を行っています。また、バスの路線を再編するなどのサービス提供をするだけでなく、市民の意識を車から公共交通へ変化させる仕組みづくりも検討していかなければいけないと感じております。

<杉木委員長>

- 今回進行管理が大きく変わるようになると思いますが、変更した理由を教えてください。

<事務局>

- 一つが、公共交通会議の委員の方と評価改善委員会の委員の方で半数程度の方が重複しています。公共交通会議の委員構成は、評価委員会の委員の方が約半分に加え、評価改善委員会のオブザーバーの静岡県、静岡運輸局、また事務局の運行事業者等で構成されており、あまり効率的ではないというのが理由です。また、先ほどの上手会の件にも通じますが、現状の仕組みですとなかなか利用者の意見を吸い上げられないということもございますので、上手会を拡充し、公共交通会議に一本化して協議をしていくように変更していきたいです。

(3) 次期計画について

<事務局>

- 資料説明(資料4)

<藤井委員>

- 33ページの「1-5 バス停付近におけるバス利用者の自転車駐輪場の確保」について、例えばバスを待つとき、待つ時間をいかに快適に待てるかが大切だと思います。例えば、座って待ちたい、寒くなく、暑くない場所で待ちたいという、バスを待つ環境の改善というようなことも取り組んでいただき、是非市民に発信していただけたらなと思います。

<杉木委員長>

- 44ページの事業実施のスケジュールですが、R6開始の理由は何ですか。

<事務局>

- 令和3年度から3年間の運行事業者さんの優先的な交渉権というものが設定されていますので、基本的にはこの交渉権に従った形で記載しております。

<河邊委員>

- 老人会の方が乗る機会が多いと思いますが、老人会に対しては何か施策はありますか。

<事務局>

- コロナ禍の影響で現在積極的に実施できていませんが、今後デマンド型乗合タクシーの市内全域化の周知について等、老人会などで利用啓発を行っていく予定です。

<河邊委員>

- 10年前の老人会の人数は約4,000人でしたが、現在1,700人ぐらいに減っていることや、コロナ禍で外出機会が減っていることで、引きこもりにならないように、コーちゃんバスを活用できないかと思うのですがいかがでしょうか。

<事務局>

- その通りだと思います。現在、民生委員さんにご協力いただき、デマンドの登録依頼をする等の利用啓発を行っています。

<河邊委員>

- 例えば集会場に集まって、デマンド型乗合タクシーを利用する等の老人会の方々が利用しやすい仕組みも検討いただきたいです。

<事務局>

- タクシーの供給限界などの課題もあるため、運行事業者を含めて利便性が向上できるよう検討していく必要があると思います。

<河邊委員>

- モデルケースみたいな形で実際にやってみたらどうでしょうか。例えば、「きずな館に何時に集合していただき、帰りは何時に出発します。料金は実費です。」などのモデルケースで具体的に実施してみてはいかがでしょうか。コロナが落ち着き、老人クラブも活動がまた始まると思いますので、出前講座などで周知を徹底していただき、出てきた意見の中で、モデルケースの話があがれば、取り上げていただければと思います。

<杉木委員長>

- そのようなモデルケースも含め、デマンド型乗合タクシーの周知を徹底していく方がいいということですね。

<藤井委員>

- 先ほどの補足ですが、間もなくバスが来ますというのがはっきりお知らせいただければ、バス停で待たずに、商業施設内の環境の良いところで待つこともできると思いますので、商業施設との連携強化をお願いしたいです。バスのアナウンスだけでなく、お店からのメッセージが発信できれば協力いただく商業施設にとってもメリットが出てくると思いますので、検討していただきたいです。

<河邊委員>

- 湖西病院など始発のバスに関しては、バス車内で待つということもできればいいとは思いますが、運転手の休憩も必要なので、何かいい策があればとは思いますが。

<杉木委員長>

- バスロケーションシステムなども検討する必要があるかとは思いますが、バスロケまで経費をかけなくても、何かしらの利用者へ通知が来る等の仕組みを検討することも必要だと感じます。

<河邊委員>

- 運転手が車内にいるのに、運転手が対応してくれないときがあるが、休憩中ということが市民か

らしたらわからないので何かわかるようにしてほしい。

<藤井委員>

- 休憩中ですっていうのも、単なる「休憩中です」と記載するのではなく、「安全運航のために休憩をとってます」等の記載の方が良い印象になると思います。

<事務局>

- 承知いたしました。実施するように致します。

4 閉会

以上