

第1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5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	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	新居町商工会
委員	河邊 登（欠席）	公募市民
委員	藤井 早苗	公募市民
オブザーバー	江間 綾子	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：今年度の湖西市バス運行評価改善委員会の進め方

資料2：令和3年度の事業報告、公共交通網形成計画の最終評価について

資料3：次期計画の概要について

資料3-1：次期計画体系図

1 開会

2 委員長挨拶

本日は、事務局側からの評価案について、その内容の妥当性等を皆様に評価していただく会となります。そして、第2回に委員会の皆様の評価を協議し、次期計画に関する意見聴取を行うこととなります。委員の皆様から活発なご意見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ので、よろしくをお願いいたします。

3 議題

(1) 今年度の湖西市バス運行評価改善委員会の進め方

<事務局>

- 資料説明（資料1）
- 特段の意見なし

(2) 令和3年度の事業報告、公共交通網形成計画の最終評価について

<事務局>

- 資料説明（資料2）

<杉木委員長>

- 評価する期間についての確認ですが、令和2年度実績についてではなく、5年間の取り組みについて評価していただくという形でよろしいでしょうか。

<事務局>

- その通りです。評価については、後日郵送にてご連絡いただきたく思います。

<杉木委員長>

- 評価について○、×を記載する欄がありますが、事務局の評価と異なる場合のみ評価とコメントを記載するなど事前にルールを決めておいた方がわかりやすいでしょうか。

<事務局>

- 承知しました。例えば、事務局案の評価に同意であれば、○を記載していただいて、コメント等があれば記載いただきたいです。また、事務局案の評価と異なるのであれば、×を記載していただき、その理由をコメントいただきたく思います。

<藤井委員>

- 4ページの免許の優遇措置の導入についてですが、直近の2年間の実績について、利用者数が減っている理由はコロナの影響だと思いますが、申請者数自体もピーク時の約半分に減っている理由について何か把握しておられますか。

<事務局>

- 全てを把握できていませんが、一つの要因として、まだ今のところバスは使わないからという市民の声をよく聞きます。例えば、今日免許証を返納しても、来年無料乗車券の申請をすれば、そこからの2年間が無料となります。また、無料乗車券の事業を実施した当初では普段からのバスを利用している方が2年間の無料乗車券をもらえるのであればということで申請が多かったものと考えております。

<事務局>

- 資料説明（資料2）

<藤井委員>

- 17 ページの地域リーダーのページですが、デマンド型乗合タクシーの導入について、知波田地区は平成31年から開始だったので、既に本格運行していると思っていましたが、現在も実証実験となっている理由を教えてください。

<事務局>

- 知波田地区に関して、白須賀地区を参考に、登録率15%という数字を一つの目標にしていました。しかし、コロナの影響もあり自治会への説明ができない等、周知方法も限られ登録率が15%に達していない状況であったため、実証実験期間を延長してきましたが、来年度の市内全域拡大の予定に合わせて本格運行していく予定です。尚、実証実験から本格運行になっても、運行自体に変わりはありません。12月の公共交通会議の際、デマンド型乗合タクシーの市内全域拡大が承認されれば、1月以降に周知拡大するための情報発信を積極的に行っていきます。

<板倉副委員長>

- 東海道本線についてですが、浜松ー豊橋間は便数は非常に少なく、例えば深夜の時間帯にもっと便数を増やしてほしいということや、東止まりを延長してほしいということ、JRに対して今まで伝えたことはありますか。

<事務局>

- 少なくとも2年半の間にやったことはないです。それより以前についてはわからないため即答できません。ご指摘の通り湖西を挟んだ浜松と豊橋の間って利便性がかなり悪いという声は確かに聞いています。一方で、鉄道事業全体について話をさせていただきますと、特に東京の方で顕著ですが、深夜時間帯をより繰り上げるとか、便数を減らすみたいな鉄道事業全体が大きく縮小傾向になっているという状況であり、要望を聞き入れてもらえる可能性はどんどん低くなっていくというのが今の状況かと考えております。ご要望として、ご回答いただく際に、コメント欄に記載をお願いしたいと思います。

<二橋委員>

- 回数券のような利用拡大できる企画乗車券を作成することを検討いただくことは可能でしょうか。

<事務局>

- 企画乗車券を作ることは可能ですが、利用の実績が見込めるようであれば検討したいと考えます。

<杉木委員長>

- 18 ページの乗り方教室についてですが、具体的に各年度の実施した児童の人数を記載いただいた方が評価の根拠としてよりわかりやすいと思います。

<事務局>

- 承知致しました。

<安間委員>

- バスオーナー制度についてですが、オーナーになるためには何か条件はありますか。

<事務局>

- 立地的な条件は特に設けておりません。ただ、バス停オーナーには年間費をお支払いいただいております。バス停名に関してはオーナーさんの意向に沿った名前を決められますが、バス停とオ

オーナーさんのつけたい名前の場所が離れていることに関しては問題ないかとは思いますが、しかし、広告的な意味で、ものすごく離れてるバス停ですと、広告としての効果としては弱いかと思えます。

<安間委員>

- 高齢者目線で考えると、バス停名になっているお店の場所とバス停自体が離れていると歩く距離が長くなり、利用しづらいこともあるのかと思えます。
- その通りですね。住吉のバス停のことですね。危険バス停リストというものがあり、交差点や歩道に近いバス停に関しては、今回の路線の見直しと同じタイミングでバス停を移動しております。

<杉木委員長>

- バス停を設置する際に、安全性を考慮することが非常に重要になってくると思えます。

<安間委員>

- オーナーになる際も、安全面も考慮してバス停を設置できるかどうかということも含め、オーナーになる方が良いということですね。

<杉木委員長>

- 利便性が下がってしまうような場所は考えなければならないと思えますが、例えばオーナーさんが所有している敷地内にバス停を誘導することより安全な乗降が可能になるということであれば、路線をバス停に合わせていく方が良い可能性もあると思えます。

<安間委員>

- 今回の路線の見直しが良くないということは思っていますが、オーナーになりたい際、現状の路線から外れている場合についてバス停を移動することができるのかなのかを確認したかったので質問させていただきました。

<杉木委員長>

- オーナーになっていただくために大幅に経路を変更することは難しいと思えますが、バス停の位置を変えることによって安全な乗降が保たれる等の明確な理由があり、公共交通会議で承認されれば、バス停の場所を変更する流れとなります。

<藤井委員>

- 今回、コーちゃんバスの地区毎の利用モデルを記載したチラシを全戸配布したと思えますが、取り組みとしては非常に素晴らしいと思っております。通学する学生の保護者の方、特に主婦の方に向けたチラシとして取り入れてもらいたいのですが、例えば平日にコーちゃんバスを5回利用する場合と、自家用車で送迎する場合のガソリン代などを含めた自家用車の維持費と比較して、バスを利用する方がお得ですよという具体的な金額をチラシに取り入れていただけたら、より効果が上がるのではないかなと思えます。また、市民の方からの問い合わせに対しても、市職員が具体的に回答しやすくなると思えます。

<事務局>

- 貴重なご意見をありがとうございます。チラシに関しては、継続してお配りしていきますので、豆知識コーナーみたいな形で是非取り入れていきたいと考えます。

(3) 次期計画の概要について

<事務局>

- 資料説明（資料 3、3-1）

<オブザーバー 江間様>

- 現在、令和 4 年度以降の公共交通計画の策定真っ最中だとは思いますが、今回の評価改善委員会を踏まえた形で次年度以降の公共交通計画の策定をお願いしたいと思います。

<オブザーバー 松林様>

- 前回の地域公共交通会議の際にも申し上げたのですが、静岡県としても計画策定中として、湖西市様と本県で計画について連携をお願いすることがあるかと思っておりますのでよろしくお願い致します。

4 閉会

以上