

第3回 湖西市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和元年12月23日（月） 10時00分～

場 所：市民活動センター 2階大会議室

出席者：19人

会長	田中 伸弘	湖西市副市長
副会長	長田 尚史	湖西市産業部長
座長	杉木 直	豊橋技術科学大学准教授
委員	諸井 宏司 (代理：鈴木 篤人)	遠州鉄道株式会社 運輸業務部長
委員	大久保 公雄	浜松バス株式会社 代表取締役社長
委員	榊原 正之	遠鉄タクシー株式会社 運行営業部長
委員	平野 隆広 (欠席)	天竜浜名湖鉄道株式会社 常務取締役
委員	堀内 哲郎	(社)静岡県バス協会 専務理事
委員	小松田 始 (代理：桑原 靖宗)	中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官
委員	田中 友親	遠州鉄道 労働組合 副執行委員長
委員	大倉 篤 (代理：紅林 哲)	静岡県 交通基盤部 地域交通課長
委員	内海 孝久	静岡県 浜松土木事務所 維持管理課長
委員	馬淵 邦禎 (代理：佐々木 秀喜)	静岡県湖西警察署 交通課長
委員	竹島 清一	湖西市自治会連合会 会長
委員	杉浦 徹衛	湖西市老人クラブ連合会 会長
委員	佐藤 幸夫	湖西市社会福祉協議会 会長
委員	土屋 守廣 (代理：吉田 浩章)	湖西市 都市整備部長
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 公共交通係長
事務局	伊藤 明生	湖西市 産業部 産業振興課 公共交通係主任

配付資料：会議次第

資料1：令和元年度湖西市バス運行評価改善報告書

資料2：地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度事業評価について

資料3-1：生活交通確保計画(案) 遠州鉄道(株)路線について

資料3-2：生活交通確保計画(案) 湖西市コミュニティバス路線について

資料4：デマンド型乗合タクシーにおける指定施設の追加について

資料5：コーちゃんバス 路線再編(案)について

資料6：コーちゃんバス 運賃体系の見直しに係る検討について

1 開会

2 会長挨拶

年末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。今年度もコーちゃんバスやデマンド型乗合タクシーなど色々な議題をご審議いただいておりますが、今回も色々事務局の方から説明をさせていただいた後、皆様からの忌憚りの無いご意見をいただきたいと思っております。

コーちゃんバスにつきましては、10月から新たなダイヤでの運行させていただいております。問題なく運行できていると聞いております。また、デマンド型乗合タクシーにつきましては、11月から知波田地区で新たに実証実験を開始しております。白須賀地区に加えて2地区で始めております。知波田地区の状況などをまとめまして、改めてご報告しますと共に、今後のあり方などもご意見をいただければと思っております。本日はよろしく申し上げます。

3 報告事項

(1) 令和元年度湖西市バス運行評価改善報告書について

<事務局>

- 資料説明（資料1）

<座長>

- 私も評価改善委員会の委員として参加させていただきましたが、市民の皆様からもかなり活発な意見をいただきました。事務局案からご意見を反映して、特に来年度の取組提案のところで反映されているのではないかと思います。
- これは、報告書になりますので、28ページ以降の「(事務局案)」は削除でよろしいのではと思います。2ページ目の図の中で表示がずれている部分も修正をお願いします。

<事務局>

- 修正し、ホームページにて掲載いたします。

4 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度事業評価について

<事務局>

- 資料説明（資料2）

<委員>

- 4ページの鷺津循環線は「B評価」ですが、評価改善報告書は「A評価」となっております。この評価は同じにならないですか？

<事務局>

- 利用者実績は一致しておりますが、利用者目標については、フィーダー系統補助金を申請した際

に添付した「生活交通確保維持改善計画」に挙げた目標人数と比較した評価となっておりますので、一致しない形となっております。

<座長>

- 協議事項1「地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度事業評価について」のご承認をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- ご異議ございませんので、承認とさせていただきます。

(2) 生活交通確保計画(案) 遠州鉄道(株)路線について

<事務局>

- 資料説明(資料3-1)

<委員>

- 浜名線について、小学生の通学に利用されているとのことですが、小学生の割合はどれくらいですか？

<委員>

- 人数ですが、新居小学校の生徒さんが20名程度いらっしゃいます。舞阪小の生徒さんが10名程度、篠原小の生徒さんは15名程度と記憶しています。学校毎で入れ替わっている状況です。帰りについては、学年ごとに時間帯が違う形になっております。

<委員>

- 私の地元ですが、新居小学校のバスの利用者は33名おります。

<委員>

- 小学生の利用ですと年度によって利用者が変動しますが、小学生がある年だけ少ないと補助落ちする可能性もあります。既に行われていると思いますが、市役所と連携してより一層の利用促進をお願いします。

<座長>

- トータルの乗車人員小学生が占める割合はいかがでしょうか。多いのか少ないのか。

<委員>

- 人数ベースで言えば、かなりのボリュームになります。しかし、運賃ベースになりますと、半額になりますので、割合は異なります。それ以外の普段使われるお客様を増やしていくことが、一番の便益になると思います。事務所としても努力していきますが、地域の方含めてご協力をいただければと思います。

<座長>

- 4ページの「地域間幹線系統評価基準」の⑤広域移動状況という指標は、利用者に対して市町を跨いで移動する人と全乗車人員を比較した割合でしょうか。仮にそうだとすれば、小学生は市を跨がない利用となるため、この割合には含まれないと思います。継続的な地域間幹線を維持するとなると、長いトリップで移動する方の需要を増やさないと難しいのではないのでしょうか。

<委員>

- この指標での評価となりますと、若干低い傾向となっております。

<座長>

- 協議事項2「生活交通確保計画(案) 遠州鉄道(株)路線について」のご承認をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- ご異議ございませんので、承認とさせていただきます。

(2) 生活交通確保計画(案) 湖西市コミュニティバス路線について

<事務局>

- 資料説明(資料3-2)

<座長>

- 4ページ以降の現行と計画は違いはありますか？

<事務局>

- 10月改正があった関係で違いがあります。

<座長>

- 運行時間帯について、改正前と改正後の記載は必要ないですか？

<事務局>

- 後日静岡県の方に確認し、それに合わせて修正いたします。

<座長>

- 協議事項2「生活交通確保計画(案)湖西市コミュニティバス路線について」のご承認をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- ご異議ございませんので、承認とさせていただきます。

(3) デマンド型乗合タクシーにおける指定施設の追加について

<事務局>

- 資料説明(資料4)

<座長>

- 現時点で、指定施設について白須賀地区と知波田地区での差異はここだけですか?その経緯はどのような経緯でしょうか。

<事務局>

- はやし耳鼻咽喉科のみとなります。経緯としましては、白須賀地区で実証実験を開始し、この時点では、白須賀地区からの要望はありませんでした。その後、知波田地区で実証実験を開始するにあたって、地元協議会からの要望があったため、追加をしました。このような経緯になります。

<座長>

- 協議事項3「デマンド型乗合タクシーにおける指定施設の追加について」のご承認をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- ご異議ございませんので、承認とさせていただきます。

5 討議事項

(1) コーちゃんバス 路線再編(案)について

<事務局>

- 資料説明(資料5)

<委員>

- 入出新所鷺津線、知波田鷺津線のA案について、「入出」「入出西」「湖西中学校前」は停車しないということで、その足をどうするかを考えられていると思いますが、現時点では、デマンドで対応ということでしょうか。

<事務局>

- デマンドで対応することと、「入出西」については、利用者が少ないことと、「入出」については、ルート上にバス停を移動することで補完できるのではと考えています。

<委員>

- 湖西中学校について、中学生が利用されていないでしょうか？

<事務局>

- 利用されておられません。

<委員>

- B案については、バス車両の変更とは、小型化を考えられていますか。その乗車人数は何名くらいでしょうか。

<事務局>

- バス運行者と調整する必要がありますが、中型からポンチョになるのではないかと思います。55人から33人程度だと思います。

<委員>

- C案については、「J A湖西北支店」での乗入も問題となりますか？

<事務局>

- B案と同様の課題となっております。なお、「J A湖西北支店」は乗継ポイントとなっておりますが、補完策としては、「日ノ岡東」と「日ノ岡」は近いバス停になりますので、ここでの乗継で補完ができるのではと考えております。

<委員>

- 白須賀線について、基本的にはデマンドの車両定員と比較して、それに満たないバス停の地域はデマンドで対応という方向でしょうか。その場合、デマンドの需要が増えると思いますが、対応は可能でしょうか。

<事務局>

- 今後さらに運行事業者と調整する予定であります。

<委員>

- 新所原駅について北口と南口がありますが、現状北を中心となっているのでしょうか。

<事務局>

- 新所原駅北口にバス停がありまして、南口についてはバス停がありません。南口にバス停が必要とのご意見が多くあれば検討したいと思います。

<委員>

- 南口付近に新たなスーパーができるという情報があります。それらも考慮しながら検討してほしいと思います。

<委員>

- 幹線の交通としてはある程度の効率化、デマンドにて door to door という形が取れた方が良いのではと思います。今後高齢化が進む中、バス停まで歩けないという方が多くなると思います。デマンドを広げ、バスで繋ぐという形がよろしいのではと思います。

<委員>

- デマンドと上手く繋ぐという形が一番効率的ではないかと思います。バスとタクシーとの組み合わせを効率良く行う必要があるのではと思います。

<事務局>

- 現時点でデマンドについては具体的な計画はございませんが、導入の仕方についても本日ご意見をいただきながら、今後運行事業者と調整していきたいと思います。次回の公共交通会議にて何らかの形でお示しできればと考えております。

<委員>

- 現在のコーちゃんバスについて、不便さを感じる市民もいると思います。今後デマンドへの移行となると、益々弱者が隅に追いやられる懸念があります。そればかりで良いのかを少し考えて頂きたい。コーちゃんバスを利用しないと縮小するという事は目に見えています。バスの利用促進を PR していただいて市民が喜んでもらえるようなコーちゃんバスを構築してもらえたらと思います。

<事務局>

- まず利用促進については、そこを疎かにして縮小ということは考えておりません。しっかりやっていきたいです。弱者を隅にということですが、このままバスの方が厳しくなるのでは我々としては考えております。バス停まで歩くということが中々難しい、バス停を各自宅の前に置くことも現実的に中々難しい部分もありますので、バスとタクシー、それぞれしっかり棲み分けをさせていくべきだろうと考えております。バスの強み、タクシーの強み、それぞれをどう組み合わせるかを検討させていただいております。

<委員>

- 事前に事務局から相談がございました。皆様の利便性の部分をうまく回るように乗務員の情報を基に事務局へ提案させて頂いております。市民の方、弱者の方の足の確保にご協力するというところで、事務局と詰めていきたいと思っております。

<委員>

- 免許返納や高齢化という流れの中で、デマンドやラストワンマイルという所でデマンドの需要が拡大していくのではないかと思います。現在の地区を変えずにということであれば十分賄えるのではないかと思います。今後地区の拡大や利用の増加等があれば、何らかの懸念が出てくるかも知れません。

<委員>

- 基本的には利用者利便の確保が一番重要となりますので、しっかりと地元調整をしていただいて、利用者が使いやすい路線網やデマンドにしていいただければと思います。一方でバスだけでなく、タクシー会社も運転手不足と言われておりまして、バスとデマンド両方やるということは、乗務員の運用という点で難しい部分があります。よく運行事業者と調整して運用していただければと思います。

<座長>

- 利用者が少ないというところで効率化を図る、更に利用者が減るという悪いスパイラルに入ってしまうというところが懸念されると思います。潜在的な需要ですとか、免許返納などバスを利用しなければならない人が増えていくかもしれない中で、バス利用者の利用を考えて、弱者が追いやられないような公共交通を構築のご検討をいただければと思います。

(2) コーちゃんバス 運賃体系の見直しに係る検討について

<事務局>

- 資料説明（資料6）

<委員>

- 料金体系が複雑になると高齢者の方が小銭を出すという不便さがあります。なるべくシンプルな方が分かりやすく良いのではないかと思います。

<委員>

- 5ページについて、平成29年度と平成30年度と比べて20,000人くらい利用者が増えていますが、理由は为什么呢。また10月にダイヤ改正を行いました、便数が減れば経費も下がると思われますが、いかがでしょうか。13ページの同一料金は、どこまで行っても同じ料金ということでしょうか。

<事務局>

- 平成 29 年度と平成 30 年度と利用者の比較ですが、平成 30 年 4 月から「自主運行バス浜名線」がコーちゃんバスの「入出新所鷲津線」として運行を開始しました。単純に 1 路線増えたということでご理解いただければと思います。市の負担金のお話についてですが、経費のほとんどが人件費と車両費となります。ダイヤ改正に伴いまして運転手の拘束時間が多少短くなったということで経費削減にはなっていると聞いておりますが、一日運行していただいておりますので、目に見えるようなところまではなっていない結果です。13 ページについては市内どこまで行っても同じ金額になりますが、①と②の違いとしては、乗継券があるかないかです。①については乗継券廃止となりますので、乗って降りて 100 円、そのバス停で乗り換えても乗って降りて 100 円となります。②については、乗って降りて 200 円、乗継券が継続されますので、乗継券があれば、そのバス停から別のバスに乗り継いでも乗り継ぐ場合は乗継券があればその 200 円でもって乗り降りできるということになります。

<座長>

- 市内どこまで行っても 200 円で済むというのが②の案、①はバスを乗り継いだ場合は同じ市内の移動であっても乗り継いだ回数だけかかるので、100 円、200 円、300 円かかるということになります。

<委員>

- コーちゃんバスとデマンドがどういう風に変化していくか分かりませんが、先ほどコーちゃんバスの 100 円区間で利用されている利用者がかかりいるという説明がありました。その人達が値上げというイメージになってしまうと、逆効果になるのではと思います。一律料金という分かりやすい部分もありますので、全域 100 円、乗継券廃止が良いのではと思います。

<委員>

- 市民の皆様が主体となりますので、中々言える立場ではないですが、分かりやすい方が乗務員も助かるのかなと思います。

<委員>

- 行政の立場としては、利用者の方との話し合いになると思います。路線再編と平行してやっていただきたいと思います。デマンド型乗合タクシーとの運賃も含めて検討いただきたいと思います。

<委員>

- 民間バスとの料金の差があるのは宜しくないのかなと思います。ゾーンのエリアを変えるという選択肢はないですか？

<事務局>

- 選択肢としてはあり得ますが、まず同一料金かゾーン制を残すのか、ゾーン制を残した場合に更にエリアを変えるとすると、更に市民の方に分かりづらい部分が残るのではないかと考えており

ます。

<委員>

- 他の市町の事例ですが、ゾーン制の中で、ゾーンの隅から隅まで移動した場合、経費は数千円で運賃は数百円となると、収支的に厳しいという話がありました。個人的にはゾーン制で多少距離に応じての運賃が良いのではないかと思います。分かりづらさが残るところも理解できます。

5 その他

<事務局>

- 次回の第4回公共交通会議について、3月頃を予定しています。日程等の詳細は後日連絡します。

6 閉会

<事務局>

- 以上をもって、令和元年度第3回湖西市地域公共交通会議を終了とします。

以上