

第2回 湖西市バス運行評価改善委員会 会議録

日 時：平成29年11月14日（火）13時30分～16時00分

場 所：市民活動センター2階大会議室

出席者：

会 長	伊豆原 浩二	愛知工業大学 客員教授
副会長	疋田 隆	湖西市自治会連合会
委 員	田中 明彦	新居町商工会
委 員	吉原 博明	湖西市社会福祉協議会事務局次長代理
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	藪田 丈夫	静岡運輸支局 首席運輸企画専門官
事務局	小林 廉	遠州鉄道(株)運輸業務部 副課長
事務局	小笠原 弘樹	遠鉄タクシー(株) 営業部長
事務局	辻村 嗣直	浜松バス(株)支配人
事務局	疋田 行彦	湖西市 企画部 市民協働課長
事務局	村松 慶太	湖西市 企画部 市民協働課 公共交通係

1 開 会

2 委員長挨拶

3 評価のとりまとめ方(本日の進め方)について

4 協議事項

- ① 平成29年度の評価について
- ② 平成29年度改善提案の検討について

<事務局>

資料2の自己評価まとめ、資料3の改善提案を同時に各項目毎説明。

【公共交通軸】

<委員長>

県境を越える新設路線について、“近隣市町”とあるが、“豊橋市”としてしまっているのではないかと。また、“事業者”を“交通事業者”としましょう。

【拠点内アクセス】

<委員>

入出新所鷺津線については、他の路線に比べて料金の不満が高いということだったが、乗り継ぎなどの不満なのだろうか。

<事務局>

平成 30 年 4 月からコーちゃんバスへの移行を予定しており、運賃体系についても現在の対距離制運賃から、コーちゃんバスのゾーン制運賃に移行する予定です。また、ゾーン制についても、今後、ゾーンの簡素化を含め、わかりやすい料金体系になるよう改善してきたいと考えています。

<委員長>

コーちゃんバスについて、路線維持の基準として“1 便当たり乗車平均 2 人/日”とあるが、突然の設定過ぎないだろうか。

<委員>

基準を検討する・・・とすれば良いのでは。

<委員>

便毎の数値とすればよいのでは。

<委員>

委員長や他の委員の皆様の意見のとおり、すぐ減便というわけではなく、“改善策の実施や便の廃止を含めて検討する”という基準の検討ととしてはどうでしょうか。

<事務局>

1 便当たり乗車平均 2 便/日という部分は削除させていただき、路線維持の基準を検討していく・・・等、表現を調整いたします。

【地域フィーダー】

<委員>

地域フィーダーの導入に向けた地域の意向確認が“知波田地区”となっているが、どの地域を指しているのか。

<事務局>

知波田駅以北、青平、大知波西など、湖西市地域公共交通網形成計画のイメージ図に記載した地区を考えています。

<委員>

“知波田地区”というと、太田や青平の地区が入っているか地元の意識としてはわからないので、“湖西北部”など表現を検討して下さい。

<委員長>

導入検討路線の②“白須賀地区の実証実験結果を評価、路線再編に向けた地域の意向を確認する。”については、“路線再編”ではなく、“本格運行に向けた”としましょう。

【タクシー】

<委員長>

現在まで、タクシー事業者と情報交換を何もしていないわけではないと思います。“より一層の”など、表現の修正をお願いします。

【乗継環境の整備】

<委員長>

この項目はハード面での整備を意識していると考えられるが、乗り継ぎについてはどの程度の人が乗り継いでいるかなど、データがありますか。

<事務局>

乗り継ぎ券の発行枚数で1月に約300人～400人が乗り継いでいると報告を受け把握しています。

<委員長>

ハード面での環境を求める方も多いと思います。ダイヤの設定以外に“環境整備を行なう”等、表現を追加しましょう。

【公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業】

<委員>

バス停の多言語化は何語を予定していますか。湖西市はブラジル人、ペルー人、中国人・・・など多様な住民がおり、言語は様々で、多くの言葉を表記しても余計にわかりづらくなってしまいます。

むしろ、外国人の方が読めるようにローマ字で振り仮名をふるなどした方が効果的ではないでしょうか。

<委員長>

湖西市の状況を考えると、住民である外国人がわかりやすいようにするべきでしょう。また、バスロケーションについても、年額80万程度でスマートフォンで確認できるようなサービスが提供されています。

<事務局>

GPSによるバスロケーションシステムは、コーちゃんバスにも搭載しており、問い合わせがあれば対応できるようにしています。

<委員長>

若い人がスマートフォンなどで確認できるような体制も検討してみてください。どこまでサービスを行なうかというのは、費用対効果を考えるべきだと思います。

ここまで、表現の修正はありませんが、バス停の多言語化やバスロケの施策については事務局は検討して下さい。

【公共交通の利用を誘導する事業】

<委員長>

天竜浜名湖線の項目について、“費用対効果”の文章は削除しましょう。利用が少ないのであれば“利用促進を行なう・・・”など、表現を検討して下さい。

<委員>

免許返納者への優遇の項目について“バスに乗れば良い事がある・・・”ではなく、“2年経過後も継続利用を促す”などの表現にした方がよいと思います。

【バスへの愛着を高める事業、多様な主体による取り組み】

<委員長>

小学生 50 円バスの項目について、今年度 5 年目になります。委員からも事前に小学生乗り方教室で広報するなどしたことが評価されていますので、A 評価でよいのではないのでしょうか。

また、バス停周辺的环境整備の項目について、“協力団体との情報交換”とあるが、バス停付近の地域住民との相談や協力(バス停付近の商店など)と思われるので、表現を修正して下さい。

<委員>

私はベンチの作成等は協力できると思うし、例えばきずな館のバス停近くにある店に、バスの待ち時間に協力してもらえるよう依頼するような働きもよいと思います。

<委員>

商業施設の項目で、商業施設とは何を指すか意図しているのか。

<事務局>

まずはバス停オーナーのスーパーなどにご協力頂きたいと考えていますが、オーナーだけに限ることを考えていないので、大型店舗だけではなく、沿線の商業施設という意味で記載しています。

【路線別評価・改善策】

<委員長>

コーちゃんバス全般の“1 便当たり乗車平均 2 人/日”については先ほどの形成計画の評価と同様、削除し、表現を検討して下さい。

また、白須賀新居鷲津線の評価できる点については、“平成 29 年度に実証実験(デマンド型交通)を実施し継続する”とした表現にするなど検討して下さい。

デマンドの検討については各路線“評価できる点”より“改善提案”の項目に入れる方がよいと思いますがその点も検討して下さい。

【利用促進に対する評価・その他】

<委員長>

資料 2 の追加意見である“各企業の送迎バスや、市内に乗り入れているスクールバスの通勤通学利用について、情報交換を行ない、連携を図る必要がある”とありますが、スクールバスの乗り入れはどのような状況ですか。

<委員>

聖隷クリストファー高校や、オイスカ高校などがマイクロのスクールバスで送迎していたと記憶していますが、そのようなスクールバスとの協力ができるかどうか検討してもよいと思います。

<委員長>

以前、企業バスとの連携の調査をしたところ、企業は、夜勤への対応がコミュニティバスでは難しいということでしたので、追加意見としては、スクールバスについて“まずは実態を把握すること”といった表現で調整しましょう。

【遠州鉄道浜名線の評価、改善策について】

<委員長>

改善提案について“運転免許証返納者に対する割引制度を積極的にPRすることを含めて、利用減少を食い止める為の施策を展開する”など、文章を修正して下さい。また、浜名線に限らず、遠州鉄道が実施している利用促進については記載してもよいのではないかと思います。

<委員>

湖西市高齢者バス券・・・は福祉の部門の事業なので、表現を修正してもいいと思います。また、回数券の販売についてコーちゃんバスの回数券も販売してもらったりはできないでしょうか。

<委員長>

民間と行政の販売を統一するには仕組みを検討する必要があると思います。例えば、農協などで一定回数券を購入してもらい、それを農協が販売することは問題ないと思います。

定期や回数券を購入できる窓口を広げたりすることなど、身近なところからの利便性の向上が大事かもしれません。

質問が無ければこれで委員会を閉会させていただきます。

<事務局>

次回の評価改善委員会は12月14日の10時から市民活動センターを予定しており、最終的な評価報告書のまとめとなります。次回会議までに今回の意見をまとめて、報告書を送付し、委員の皆様から意見書という形でご意見を頂きます。お手数ですがよろしくお願ひします。

以上