

第1回 湖西市バス運行評価改善委員会 会議録

日 時：平成30年10月17日（水）10時00分～

場 所：湖西市市民活動センター2階大会議室

出席者：15人

委員長	伊豆原 浩二	愛知工業大学 客員教授
副委員長	疋田 隆	湖西市自治会連合会
委員	竹内 誠一（欠席）	湖西市老人クラブ連合会
委員	吉原 博明	湖西市社会福祉協議会事務局
委員	柴田 和利	湖西市商工会
委員	田中 明彦	新居町商工会
委員	白井 幸倫	湖西市小中学校PTA連絡会
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	久保田 素弘（欠席）	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局
オブザーバー	村松 由貴（代理）	静岡県地域交通課
事務局	小林 廉	遠州鉄道(株)運輸業務部
事務局	松田 真幸	遠州タクシー(株)
事務局	良知 正規	浜松バス(株)
事務局	疋田 行彦	湖西市 企画部 市民協働課長
事務局	佐原 敬	湖西市 企画部 市民協働課 課長代理
事務局	伊藤 明生	湖西市 企画部 市民協働課 公共交通係

配付資料： 会議次第・湖西市地域公共交通会議委員名簿

資料1-1： コーちゃんバスの運行概要

資料1-2： 昨年度の評価及び改善提案・平成30年度の施策実施状況

資料1-3： 主要指標の動向

資料1-4： コーちゃんバス、自主運行バス浜名線の利用状況

資料1-5： 平成29年度 コーちゃんバス 利用者人数

資料2： 今年度評価・来年度実施予定事業内容（事務局案）

参考資料： 今年度の湖西市バス運行評価改善委員会の進め方について

1 開会

2 委員長挨拶

昨年、地域公共交通網形成計画を湖西市は作成しております。その中で評価をしましょうという仕組みとなっております。昨年は若干その形を取らせていただいたと思いますが、今年がこういった仕組みを取らせていただくのが初めてになります。そういう意味で昨年とは中身が異なってきますけど、基本的には同じ評価をしていただきたいと思いますので湖西市の公共交通がそのあとどういう方向にいったらいいのか、ご忌憚のないご意見をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

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について

<事務局>

- 資料説明（参考資料）
- 特段の意見なし

(2) コーちゃんバス、自主運行バス浜名線の運行概要について

<事務局>

- 資料説明（資料 1-1）
- 特段の意見なし

(3) 今年度の施策実施状況報告及び評価並びに来年度実施予定事業内容(案)の説明

① 公共交通軸

<事務局>

- 資料説明（資料 2）

<委員>

- 浜名線の免許返納割引制度利用者について、バスを利用された人数ですか？

<事務局>

- 元々65歳以上の方向けに全線定期券を1か月6千円で販売しておりました。免許返納の証明書を窓口で提示していただくと、初回だけですぐ半額で購入できるサービスを実施しております。その半額で購入された方の人数になります。

<委員>

- 県境を越える新設路線について、評価が「A」となっていますが、効果が顕著となった内容は？

<事務局>

- 事業は適切に実施・検討されたという部分を持ちまして、「A」といたしました。

<委員>

- 事務局としては、検討したから「A」にしたと。これから更に深く追求していかないといけない。「B」くらいではないかと他の委員さんも思われているのではないか。「A」では甘いのでは。

<委員>

- 浜名線について、1日25名ですが、1便にすると非常に少ない。小学生を除くと非常に少ないのでは。

<事務局>

- 小学生の利用がメインとなっております。免許返納者の方については、電車と比べて割安な料金設定となっております。湖西市内で乗車される方は少ないですが、浜松市に入れば通学通勤で利用される方はおりますので、路線全体で見れば利用者はいらっしゃるというデータになっております。

<委員長>

- 地域間幹線で国の補助金をもらっている。現在の輸送量は？

<事務局>

- 輸送量自体は約22名となっております。補助金の要件は満たしております。乗車密度に関しては、5.0となっており、補助金カットのギリギリの数字となっております。

<委員長>

- 地域間幹線が補助金をもらえなくなるとコーちゃんバスの補助金ももらえなくなる。来年度やっていきたいことがこれではダメ。補助金落ちないように利用者を増やすということをかかりしつかりとやらないと、意味がなくなる。遠鉄さんだけが努力するのではなく、みんなで積極的に利用促進を書かないといけないでしょう。

<事務局>

- 浜名線について、ご指摘のとおり遠州鉄道さんと再度協議した上で修正したいと思います。県境を越える新設路線についても、もう一度評価を見直したいと思います。

(3) 今年度の施策実施状況報告及び評価並びに来年度実施予定事業内容(案)の説明

②拠点内巡回・拠点アクセス

<事務局>

- 資料説明(資料1-2.1-3.1-4.1-5.資料2)

<委員>

- 白須賀新居鷺津線では、他の路線と比べてかなり長いルートです。当然1便当たりの乗車人数は数字の上では増えるわけで、数字的には2人以上になるのは必然なんです。鷺津循環線なんかでは、1便20分程度なので、少なくなるのは当然なんですね。2人未満の便を検討しなければいけないかもしれませんが、2人以上なら良いというのは無謀ではないか。本当にこの長いルートで良いのかも合わせて検証を加えてほしい。また、2人以下、以上だけで評価するのはちょっと早急ではないか。

<事務局>

- おっしゃられる通り白須賀新居鷺津線はコーちゃんバスの中で一番長いルートとなっています。サービス面という部分では、長時間の乗車、便数が少ない、目的地に遠回りというデメリットもあります。以前は2路線で走っていたところを合わせた経緯があります。元の2路線に戻すということは難しい部分にはなりますが、路線の再編の部分で検討していきたいと思います。

<委員>

- ルートが悪いということではなく、評価の部分でただ単純に人数だけではマズいのではということです。

<委員>

- 利用者人数が最終的には補助金の判定に重要な材料になると思う。1時間に1本ならそれに合わせて乗車するが、本数が多ければいつでも乗れるということになる。評価が難しい。

<事務局>

- 浜名線の地域間幹線で、便数や人が乗ってさえすれば補助金は受けれます。今後浜名線で減便や廃止となると、市が受けるフィーダー補助金については、補助は受けられなくなります。コーちゃんバスの便を減らしても補助の基準額が実際に受けれる補助額より高いため、問題ないと思われます。

<委員>

- ふれあいバスから不便なコーちゃんバスになって、違う方向へ向かっているのではないか。もう少し便を減らして、小さいバスで一時間くらいの距離を運行すれば良いのでは。評判の悪い路線については、もう少し距離を長くしても良いのでは、乱暴な意見だが。
- 市の予算が全然出ていない。ふれあいバスは年間5千万。現在は市の負担が増え、バスは乗りにくくなった。

<事務局>

- 現在は比較的大きな車両で運行しているが、その車両の小型化はできないと静岡運輸支局から話を受けている。ふれあいバスは決算上5千万だが、補助金は1千万あった。現在は市負担額7千700万だが、補助金は現在550万となっており、それも関係しているのではないかと思います。

<委員>

- 結果良かったのか。無理やり向こうに向かっているのではないか。もう止めれないということも分かるが、なぜあの時市民からの聞く耳を持たなかったのか。岡崎の住民はあまり乗らない。新所原駅に行けば鷺津駅に出れる。新所原駅へ行くための足としては使えない。

<委員長>

- ふれあいバスは高齢者しか使えない。誰でも使えるようにということでコーちゃんバスが始まった。高齢者の意見も聞いていないのであれば聞かなければいけない。OD調査をちゃんと分析していないから見えてこない。しっかり分析して捕まえる。減便をすると利用者は少なくなる。

<事務局>

- この会議で検討していただいた中で、12月の公共交通会議で減便を諮っていきたいということで事務局としては考えております。

<委員長>

- 市民の意見など議論をしないままこれでもう減便を行うのは間違えだと思う。利用促進の部分は良いが、それで減便を提案するのはマズい。どういう努力を、あらゆることをやったけども、それでも利用がないということで皆さんが納得するのであれば良いが。

<委員長>

- この後にある利用促進の部分と矛盾していなければ良いが。利用促進しといて減便する。矛盾していないか？去年、公共交通網形成計画が策定されて初めてこの数字が出てきた。一年もたたないうちに減便する。その答えがどこから出てくるのか？

<事務局>

- 昨年29年度の実績で出しております。そうした中で「コーちゃんバスピンチ！」という形で市民の方にもこういう便は利用が少ないとお知らせさせていただいた中で減便や見直しを考えていきないうちに減便させていたいただきたい。だれも乗っていない便が多いのではないかとという声も市民の方から色々聞いていますので、そういった利用が少ない便につきましては、改善していかなければいけないと考えております。

<委員>

- コーちゃんバスそのものの行きつく先が見えてない。ダイナミックに改革しないとダメなのではないかというのをどっかで出さないといけけないのでは。圧倒的に分母が小さいため、2人をどうするようになるはその年で変化するのでは。

<委員長>

- 後ろの方を整理した上で議論しましょうか。

(3) 今年度の施策実施状況報告及び評価並びに来年度実施予定事業内容(案)の説明

- ③地域リーダー
- ④タクシー
- ⑤乗継環境の整備
- ⑥公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業
- ⑦公共交通の利用を誘導する事業
- ⑧バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業
- ⑨多様な主体による取組み

<事務局>

- 資料説明（資料1-2.1-3.1-4.1-5.資料2）

<委員>

- 資料1-2の22ページの免許返納者について、平成30年9月の318人は、累計か？

<事務局>

- 累計であり、事業開始から2年たっていないため、現在は申請された方318人全員が権利を持った方になります。

<委員>

- こういった方々にどうやって利用してもらうかが大事なのでは。また、申請する際に聞き取りを行ってアドバイスすることは、今後につながる良い取組みだと思います。

<委員>

- 評価改善委員会の立ち位置というのは、ここで決まったことを公共交通会議に挙げるものではないのか？いつもこの委員会は10月～12月の3回。なぜ年度当初にしないのか？

<事務局>

- 検討段階ではあるが、この委員会で決まったことが来年度予算に反映できない状態です。来年度についてはもう少し早い時期にやりたいと考えております。

<委員長>

- バスに関する国の補助金は10月～9月ベースのデータをもってやっている。この時期でないとデータが確定できない。市の財政や予算の期間の考え方と半年ズレている。市としても予算計上の部分でやりようがない。このズレについては、今後皆さんで議論していかないといけないと思います。

<委員>

- 公共交通として利便性の部分もあるが、財政的な部分で市も厳しいという話がある。コーちゃんバスの事業として、どれだけ持ち出しして、どれだけかかっているという部分も知れたら参考にしたい。

<委員長>

- 持続的な事業にするには財政的な面は非常に大事である。減便の話にもつながるが、要は金がなくなって非常にツライという部分は理解できるが、そのお金の部分を飛ばして2人未満の便を減便するというのは非常にマズいわけです。事業費や収支率、いわゆるお金があつて。もっと財政力がないところは、地元が負担して運行しているところもある。そんなとこまで考えて運行しているところはいっぱいある。

<事務局>

- 議題3の件につきましては、一度事務局の方で持ち帰らせていただきまして、次回、報告書の素案という形で示させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。2回目につきましては、11月20日の10時に同じ場所で開催させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

閉会