

平成 2 9 年度第 2 回長浜市地域公共交通会議 議事録	
日 時	平成 2 9 年 1 0 月 1 3 日（金） 1 0 : 0 0 ~ 1 1 : 4 0
場 所	長浜市役所 3 階 特別会議室
出席者	出席：石井委員、北詰委員、道久委員、芝委員、速水委員、清水委員、田邊委員、佐々木委員、木下和良委員、中川委員、野村委員、濱田委員、立川委員、木下重樹委員、北川委員、小山委員、赤井委員、土田委員 欠席：饗場委員、古川委員、脇坂委員、岸田委員（以上 4 人） 傍聴者： 4 名 事務局：米澤都市建設部長 都市計画課 嶋田課長、山岡室長、河瀬主査、水上主査
（司会）	開会
（市長）	（開会あいさつ）
（司会）	・ありがとうございました。それでは議事に入ります。 ・会議の議長につきましては、会議規則第 5 条第 2 項によりまして、会長が議長となります。藤井会長に会議の進行をお願いします。
（議長）	・規則に基づき、議長を務めさせていただきます。委員の皆様には議事のスムーズな進行にご協力賜われますようお願いします。 ・それでは、次第に沿って進めてまいりたいと思います。本日は報告事項 1 件、協議事項が 1 件となっております。 ・まず、報告事項 1 件について、事務局より説明願います。
（事務局）	（事務局議案説明）
（議長）	・ただ今の説明について、ご意見・ご質問はございませんか。
（委員）	・調査報告書のなかにありました「マイバス意識」についてですが、10 年ほど前に前任の委員といっしょに実態調査をさせていただいた時にも、地域でバスは支えるというお話をさせていただきました。しかし実際にそのような話をするんですが、例えば 70 代後半や 80 代の方の利用率が 20%くらいあるなかで、さらに高齢化率が高くなっている現状があります。そうしますと、いくら「マイバス意識」といっても、この年代の方々がご自身の力で何かバスの活性化に向けて取り組もうというのは、難しいという側面もあります。一方で比較的若い世代の方々に、この「マイバス意識」をきっかけとする推進の力になってほしいと思います。 - また、この「マイバス意識」については、自分たちの親のためとか、近所のおじいちゃん・おばあちゃんのためというように「マイ」だけでなく、「O u r」も含めて、コミュニティの親しい人たちのためでもあるという意味で、自分たちのバスだという意識を持ってもらい、取組を強めることがこの超高齢社会において重要だと考えております。 - もう一点、デマンドタクシーかデマンドバスかということについて、10 年前に調べさせていただいた時には、タクシーを利用するというのが、ちょっと贅沢な感じがして利用を躊躇するというような話を伺ったことがありまし

た。あれから 10 年経って、当時とは意識も違ってきているとは思いますが、報告書にもありましたように、日常の公共交通としてタクシー車両を使うという手段があることを上手くお知らせすることが重要だと思いました。

(事務局)

・地域の方々との意見交換の際に、「マイバス意識」のお話もさせていただくのですが、若い世代の方への意識の浸透が難しいというところは私どもも感じております。ただ、一部にはそういった問題意識も持ちながら、地域自らがどうすべきか検討しようという動きも出てまいりまして、その広がりを期待しながら、市といたしましても、その取組に対して協力できることを進めていきたいと考えております。

また、タクシー車両の件につきましても、事業開始から 10 年が経過し、地域の方々には一定の認識が広がり定着してきたかと考えておりますが、今回の調査結果を見ても、まだ一般的には広く知れ渡っていないこともわかりましたので、デマンドタクシーの有効性ということも含めた周知の強化が必要だと感じたところでございます。

(委員)

・結果報告を見ますと、個人的にはいささか違和感もあります。と言いますのは、財政規律からいくと、この事業そのものについて、例えばデマンドタクシーを上手く活用するとか、何かに絞った方が社会的にも財政的にも合理性があり、いわゆる行政の主体性を発揮できるのではないかというのが私の考えです。

今回、きめ細かな調査をしていただいた結果、これだけしか利用者がいないなかで、「税の無駄遣い」と市民はよく言いますが、ムダを省くということに行政として主体的に取り組むべき問題であると思います。

ですから、市民がこのような実態を本当に知っているのかどうか、これは行政の最も重要な役割である説明責任が果たしているのかどうかということになると思います。

実際には、運行を何かに絞るとするのはなかなか難しいことですが、調査結果の説明を聞いておりますと、「マイバス意識」やデマンドタクシーの有効活用、また場合によっては思い切った廃止という報告もありましたので、行政が主体的に決めてもらうこともあると考えます。秩序のとれた行政の働きかけということをお願いしたいと思います。

(事務局)

・調査結果をもとに、様々なかたちでの交通体系の見直しが必要と考えておりますし、この調査結果からわかった利用実態をしっかりと示し、説明しながら、いろいろなご意見を伺い、見直しに取り組むことが重要と思います。

(委員)

・報告書のなかにある利用者の意見で、市内循環線のところに「バス会社がいい加減」とありますが、何を意味しているのか疑問に思いました。

また、実態調査の結果については、驚くなかれといった数値が出ており、高月観音号などいくつかの路線では優先的に見直しを検討すべきという内容もあります。これについては、市としてどのようにお考えかお聞きしたいと思います。

3 点目に、このせっきくの調査結果を地域住民にいつ・どのように示されるのか、これまでの動きを見ておりますと、早急に動いていただきたいと考えます。また、バスの小型化という点についても、調査結果をもとに、思い切った入れ替えを検討してほしいと思います。

(事務局)

・市内循環線の利用者のご意見につきましては、アンケート用紙に記載された内容そのものというなかで、実際に記入された方がどのような思いで書かれたのか定かでないということについては、ご了承をお願いしたいと思います。また、調査結果をどのように市民の皆様へお示しするのかということにつきましては、次の協議事項の資料にもございますとおり、一部、地域づくり協議会とは意見交換を進めさせていただいておりますが、この実態調査結果については、9月末に滋賀大学様から提供いただいたばかりのもので、まだすべてのご説明はできておりません。しかしながら、中間報告をいただいた内容の一部については、お示ししながら意見交換も行っております。今後としては、今年度、地域公共交通網形成計画策定を目指すなかで、調査結果をふまえた計画案とともに、市民の皆様へはお示ししたいと考えております。

また、高月観音号の見直しに関しましては、次の協議事項にございますが、高月地域づくり協議会のなかで「高月観音号の望ましいあり方検討会」を組織化されまして、これまで3回の検討会を開催され、市も出席させていただいております。来週には第4回の開催がありますが、そのなかでは今回の実態調査の結果もふれさせていただきますし、高月地協におかれましても、独自に地域内でアンケート調査を実施されましたので、これらの実施結果も含めて見直し方針を考え、計画にも反映できるかなと考えております。当然、高月だけではなく、各地域と意見を交わしながら見直しを進めようということでございます。

(委員)

・報告書の28ページですが、バス利用者のうち運転免許証をお持ちでない方が60%ということですが、滋賀県警察では運転免許自主返納者支援制度がありまして、長浜市におかれましても、自主返納者にバス回数券2,000円分の無料交付をされておられると伺っております。

そういうなかで、今年3月に道路交通法が改正され、75歳以上の方が免許を更新される時に、予備検査を受けてある一定以上の認知症の疑いがあるとなれば、高齢者講習を受ける前に、適性検査を受けなければならないというふうになりました。これを受けまして、木之本署では例年50件くらいの自主返納者がおられたわけですが、この7月には50件を超えるような状況になってきております。この自主返納の手続きの際に、長浜市の支援制度をお話するのですが、回数券2,000円分ではすぐに無くなってしまふ、それ以外にはありませんかということをよく尋ねられます。警察の支援制度では、自主返納者の申請により「運転経歴証明書」を発行しておりますが、これをお持ちの方は、さらなる支援があるなどしますと、自主返納もさらに進んでいくのかなと考えます。

(事務局)

・市の支援制度の件数も昨年度が191件に対し、今年度は300件近くになるかという見込みになってきているなかで、県内の状況も見ながら、制度を見直すべきか考えております。まだ、ここで具体的なことは説明できませんが、検討課題という認識は持っております。

(委員)

・調査結果を一面的な見方をしますと、全路線廃止しなければいけないのかということになりかねないとも思いますが、行政として公共交通は今後どうすべきとお考えかお尋ねします。

(事務局)	・ 今後の方針というものが、公共交通網形成計画でまとめあげるものとなりますが、調査報告書の54ページにもありますが、集約的な移動の部分については、基幹交通として確保していく、また地域内交通については、運営主体はそれぞれあると思いますが、一定コンパクトなカタチで利用者のニーズに応じた交通体系を構築していくことが、長浜市の目指すひとつのモデルになるかと考えております。
(委員)	・ この会議の意見もふまえながら、行政としては財政秩序も十分に考えていただきたいということを前提に、今回の調査結果が出ましたので、路線の廃止やデマンドタクシーの活用をしっかりと主体的に検討して案を出してもらいたいと思います。
(事務局)	・ 公共交通というものは、自ら交通手段を持たない市民にとっては生活になくてはならないものでありますが、実態調査の結果からは利用者が少なく、現状に見合わない財政負担となっているわけですが、この折り合いをどうつけていくのかということについて調査結果を分析しながら、計画に盛り込んでいきたいと思っております。 今ほどの思い切った見直しも必要というご意見もありますので、市としましては、各路線の方針というものを次回の会議ではお示ししたいと考えております。
(議長)	・ 国全体で人口が減少し、少子高齢化というなかで長浜市におきましても、同じ状況でございます。昨年は約30万人の人口が国全体で減ったというわけですが、これが間もなく80万人減という状況になるというデータが出ておりまして、これはお隣の福井県民に相当する数字でございまして、これだけの規模の人口減少が始まるという社会現象であるわけです。 これを受けて政府は人口ビジョンを示しまして、おおむね1億人の国家を目指す国づくり・地域づくりをしようという、いわゆる地方創生の取組でございます。 長浜市もこの10年間で6千人減っておりまして、人口減少が顕著でございます。出生率が落ちるなど要因は山ほどありますが、長浜市も10万人の人口維持を目指して地方創生策に取り組んでおります。 その地方創生策として、市で一大決心したのは、次の世代を担う子どもたちは地域の宝でございますので、子育て世代を応援しようということで、小学校6年間の学校給食費を無料化いたしました。また、保育料は第2子から半額で第3子以降は無償にするということで、昨年からは開始しまして、子育てしやすい長浜、また長浜が子育て世代から選ばれるまちにしようということで、長浜の子どもたちは地域全体で育もうという思いを込めて取り組んでおります。これらの施策は全国的にも10万都市ではどこも実施してはおりませんが、そのくらいの危機感を持って取り組もうという思いでございます。 また、高齢者の方に対しては、行政としていかに寄り添うのかということとしては、買物難民が出ないようにと余呉では地域づくり協議会に委託して移動コンビニカーを展開するようなこともございます。 今回、滋賀大学からのしっかりとした調査結果が出ましたので、利用のない部分については減便するとか、デマンドタクシー化するとか工夫しながら維持していきたいと考えております。それには、行政だけではできませんので、皆様の力をいただくための交通会議ですので、よろしくお願いします。

(議長)	・その他何かございますか。ないようですので、報告事項を終わります。次に協議事項に入ります。本日の協議事項は1件です。それでは事務局から説明願います。
(事務局)	(事務局議案説明)
(議長)	・ただ今の説明について、ご意見・ご質問はございませんか。
(委員)	・さきほどの報告事項の時に別の委員がご意見されましたが、目指すべき歳出水準があって、そのために一番安いコストで運営を考えて、それでも足りない部分を行政が補うというのが基本的な考え方であります。 - 一方で、市の施策全体の考え方のなかで、「公共交通に投じることができる予算はこれだけです。それを超えるときは、場合によっては路線が無くなります」というくらいの危機的な状況はいずれ来してしまうと思います。それに向けて、この将来像や理念・方針というものは、そういう状況にならないための準備をしているのか、あるいは危機的な状況にはなってしまうが、ソフトランニングするののかという立ち位置を行政としては決めないといけない時期だと思えます。これを計画にどう書き込むかはご検討いただきたいと思います。そういった腹積もりは必要だということです。 2点目は、課題で挙げられている「新たな担い手の発掘」についてですが、バスとしては企業のバスや観光バスなど路線バス以外もあつたりしますので、「既存の担い手の支援」という含みを入れても良いのかなと感じました。
(事務局)	・「既存の担い手の支援」につきましては、既存の交通資源の活用という意味でおっしゃるとおりかと思しますので、検討させていただきます。
(委員)	・長浜市の公共交通空白地に関する考え方の部分が触れられていないわけですが、その点についてのお考えはいかがでしょうか？
(事務局)	・現在、長浜市で公共交通空白地の対策として制度実施しておりますのが、木之本地区のデマンドタクシーと西浅井交通ネットワークの2路線という状況で、現状、長浜市では公共交通空白地はないという認識でございます。しかしながら、この2路線についても持続可能な交通体系にしていくという意味では、その対策のための検討が必要と考えております。
(委員)	・さきほどの調査結果に基づいて、市民にわかりやすく廃止すべきところは廃止するという説明や、どう工夫して残していくのかという説明は非常に難しいとは思いますが。 - 最終的には、このバスに関してはお金を出す立場、行政が一番強いのは間違いないわけです。そういうことからすると、利用する側も納得のいく方策を行政に立ててもらわないと市民の理解は得られないと思います。
(事務局)	・おっしゃっていただいた観点もふまえて、地域の皆様と意見を交わしていきたいと思えます。
(委員)	・調査報告書の5ページに昨年度実績と、最近5年間の利用状況が表になっていますが、高月観音号とびわこ線・小谷山線については、収支率も一桁で利用者数も半分に減少しているという状況で、見直すべき路線だと思えますが、今

回、せっかく計画をつくるということであれば、この路線だけにこだわらずに、地域交通については、運行形態や便数、車両の規模、運行主体なども含めて、抜本的に見直して、「マイバス・Ourバス意識」で地域が立ち上がって考える、維持できないならば地域交通は成り立たないというくらいの市民の意識改革を行政として、計画に盛り込んでいただきたいと思います。

例えば、他市の計画では収支率の基準をつくって、平地で30%、中山間地で25%といったように、計画期間のなかでこれを満たさなければ、公共交通はやめろということを実行されています。その結果、ある地域では、公共交通がなくても仕方ないとか、別の地域ではうちは必要だとかたちで、地域住民が自ら存続すべきかどうかを考えるわけです。

収支率が50%とかあれば、そういう考え方までは必要ないかもしれませんが、長浜市の目標とする収支率を設定して、計画期間のなかで結果を検証していくことで、次の持続可能な交通体系に転換するような計画にしていきたいと思います。

(委員) ・地域として最適な交通ネットワークを整備する計画であろうと思いますが、長浜市は車で移動される方は非常に多いというなかで、どの程度まで公共交通を確保していくべきかとことは重要なポイントだと考えます。

人口は10万人強おられるなかで、長浜市内の北陸本線各駅の乗車数が1日1万人ほどおられて、バスは年間で38万人、1日あたり約1千人というなかで、その他の方の移動手段となると、徒歩・自転車と圧倒的多数で車ということになると思います。

もちろん車は便利で、それはそれで良いのですが、今回、交通ネットワークを考え直すというなかで、公共交通は本当に必要なところはしっかりと整備しますが、逆にここは車が望ましいというような区分けも想定しながら考えるのも一つだと思います。

(議長) ・その他何かございますか。ないようですので、協議事項1について、これを承認することに異議はございませんか。
異議なしのお声をいただきましたので、本件については協議が調ったものいたします。

これをもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。せっかくの機会ですので、委員の皆様から何かご発言があればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(議長) ・本日用意しておりました議事のすべてを終了いたします。委員の皆様におかれましては、慎重なご協議を賜り、ありがとうございました。これにて議長を終えまして、進行を事務局に返します。

(司会) 藤井会長、議事を進行いただきありがとうございました。
また、委員の皆さまにおかれましては、慎重に協議いただきましたことを厚くお礼申し上げます。
閉会にあたりまして、長浜市都市建設部長の米澤よりご挨拶申し上げます。

(部長) (閉会の挨拶)

(司会)

それでは、これで平成 29 年度第 2 回長浜市地域公共交通会議を閉会いたします。本日は、ありがとうございました。

(終了)