令和6年度第2回近江八幡市地域公共交通会議 議事録

1. 日時：令和6年10月22日（火） 10：00 ～ 11：00

2. 場所：近江八幡商工会議所 大ホール

3. 出席者：委員数25名 … 出席者19名 委任状6名

4. 議 題

①報告事項

(1) 近江鉄道バスの運賃改定・ダイヤ改正について（資料1・2）

(2) あかこんバスのモバイル乗車券の販売について（資料3）

5. 閉 会

【議事概要】

1. 開会（事務局）

資料確認。

【事務局】

本日の出席者は19名で委任状が6枚いただいております、半数以上の出席であることから、設置要綱第6条第2項に基づき本日の会議が成立している旨を報告。

2. 挨拶（塚口会長）

3. 議事

① 報告事項

（1）近江鉄道バスの運賃改定・ダイヤ改正について（資料1・2）

事務局および近藤委員から説明。

【意見・質問】

<村北委員>

運賃改定について、11月上旬にプレスリリースされるということで、どのような方法、どのような内容で周知を行うのか、もう少しご説明いただけませんかでしょうか。

<近藤委員>

周知について、今後、また、今どのような取り組みをしているか、乗務員不足に対してどのような取り組みをするかとか、今後のお客様サービスの向上に向けた取り組みとか、運賃改定ではなくて現状と今後の動きと、お客様サービス水準の向上ということで、少し前向きな言葉を入れながら資料を作成しているところです。現段階でできているわけではありませんが、そのような内容でのプレス資料を考えております。

<村北委員>

ありがとうございます。利用者さんの継続性、続けて乗車してもらえるような対応をお願いしたいと思います。

<仲江委員>

一律 40 円の値上げということですが、国県市の補助金について、改定後は下がるのでしょうか。800 万円変わっているのですが。値上げについて 30 円とかそういうこともあっていいのではないか思うのですが。上げたことによって、補助金が変わるということが、ちょっと分かりません。

<近藤委員>

一律 40 円というのは、この資料で説明させてもらった設備投資であったり、人件費の投資っていうところでもう一度原価計算をし直しまして、費用はどれぐらいを上積みされるかという計算をしたときに、今おっしゃったように 20 円 30 円 40 円想定したときに、一律 20 円 30 円では結果的にこの費用が賄えないことがわかったので、そこで 40 円という形にしました。補助金が減る云々は、確かに収入は増えるとどうしても赤字路線に対して一部補助金をいただいているので、そのバランスの関係で少し減るところはあるのですが、それよりも費用を今後積み上げたときに、20 円 30 円では到底追いつかないというところで、弊社で判断して 40 円で何とか現状を維持していけるかなというのが、40 円という計算です。

<田中委員（滋賀運輸支局）>

補助金というのは、今、近藤委員がおっしゃったように、赤字に対する補填なので収入が増えれば、当然赤字額が減るとそれに伴っていろんな計算式があって国が補填する額は減っていきます。率としてはそんなに変わらないかなと個人的には思っています。

<仲江委員>

この 40 円ってというのは帝産湖南交通さんも 40 円ですよ。滋賀県でも 2 社しかいないですね路線バスは、あとは滋賀交通さんもありますし、滋賀交通さんも 40 円ですか。

<近藤委員>

滋賀交通さんは今のところ聞いていませんが、近くの大津で京阪バスさんが運行されていて、京阪バスさんはこの12月で20円値上げを予定されています。

<澤井委員>

一点だけ、近江八幡市内の利用者数が分かれば教えていただきたいです。

<近藤委員>

資料の8ページ目に記載しております。あくまでも定期券の数でしか拾えてないのですが、8ページに岡屋線から江頭線まで記載されていますが、一番右のところ、近江八幡市内の定期券者数ということで、それぞれ記載をしております。この定期券の数でしか拾えていないです。

<会長>

ただ8ページの表だけ見ますと、ちょっとわかりにくいですね。近江鉄道さんは近江八幡市以外でもいろいろ経営されているわけでありましたが、本日は、近江八幡市のコースで議論しておりますので、もう少しこの辺り資料があればご提示いただければよろしいかなと思います。よろしくお願いします。

<田中委員（滋賀運輸支局）>

運賃改定の必要性については、前回の会議のときに私の方から国としては必要と考えていると発言させてもらったところですが、ちょっと私のところで気になるのは、並行して走らせていただいている自家用有償のあかこんバスが一律200円だったと思うのですが、そことの差が開いていくことについて、また近江八幡市さんの方で考えられると思うのですが、値上げしていくのか、市民さんの足はあかこんバスで担うとして、観光系統の方に近江鉄道さんは注力していただくものであるとか、何かそういったバランスを考えていただけたらなと思います。

<会長>

近江鉄道さんにお伺いいたしますけれども、あかこんバスと御社の路線バスですね、その関係はどうなっているのでしょうか。あかこんバスの方は全くお考えになっていない、念頭に置いていないということでしょうか。あるいはそういうことを考えた上で、御社の路線バスを40円値上げするという事なのではないでしょうか。

<近藤委員>

あかこんバスとの差については、この4月からあかこんバスが土曜運行を開始されてそれなりの利用もあるかと思いますが、一定数を市民さんが乗り分けてくださっています。今、近江八幡市内の利用者が年々増加しまして、滋賀県内では唯一と言っているくらい、観光路線がラコリーナさんを中心に年々増加しているので、ラコリーナさんに聞いてみると、この夏前から一部改修工事されて乗客来場者数は減っているとのことですが、バスの利用だけは去年から年々増えていまして、我々も去年5月に増便しましたが、この10月に再度増便しまして、利便性が上がることでバスの利用が増えているのかなと思います。このままいけば来場者も増えるかなと思っています。あかこんバスとの運賃の差があったとしても、先ほど申し上げた市民様と観光客様というところで上手に振り分けられるかなというところです。気にはなりますけど、大きな影響はないかなと思っていますし、先ほど田中委員が言われたように、今後、あかこんバスの運賃見直しがあるかないかというところはありますが、それを含めて影響はないかなと思います。

<会長>

ちょっと気になりますのが、バスの耐用年数というのが、18年とか、18年でも長いと言われるところ、この近江鉄道バスにつきましては、20年以上使っておられる。そういう老朽化バスというのは更新しようとするとかかなりの費用がかかると思うのですが、やはり老朽化した車両を使ってるんだというところをもう少しご説明いただいた方がよいのではないかと思います。運転手さんの確保が差し迫っているということも含めて、バスが老朽化してるということについても、運賃を改定するという場合には、老朽化したバスがたくさん走ってますよという情報をお伝えいただいた方がよいのではないかと思います。

<会長>

次に資料の2の方に移ってご意見をいただきたいと思います。なにかございますか。それでは私の方で少しだけお尋ねしてみて、それからまた皆さんにご意見をお聞きしたいと思います。資料の1ページ目で、削減効果というのが下の方に記載されておりました、必要人数について例えば平日だったら5名必要なのか、今5名ですかね。それを4名にするというようなことですが、この5名から4名にするということにおいて、経営でどれぐらいの利益というか収支バランスになるのでしょうか。この効果のところでも必要人数5名を維持することがものすごく難しいというような説明があって、やむを得ず4名にすることにおいては、これだけの減便が必要になってくると思うのですが、もう少し詳しくご説明をいただけますでしょうか。

<近藤委員>

なかなかこういう指標の説明が難しいのですが、八日市営業所管内の1日あたりの不足数ということで、先ほど近江鉄道バス全体では21名と記載させていただきましたけれども、八日市営業所では1日あたり4名ということで、この4名も公休出勤であったりタクシー乗務員であったりというところで賄っているという状況で、何とかそういった問題の解消を今回4月1日の改正で図りたいというところです。収支改善とかバランスでいうとなかなか説明ができませんが、1日の過不数の減少を前提にバス運営をしたいというところで、今回減便を計画しています。

<会長>

この人数を算定される時、いわゆる働き方といいましょうか、2024年問題、こういうことを十分に考慮した上での必要人数ということでしょうか。

<近藤委員>

そうです。

<仲江委員>

近江八幡市内から乗っておられる方は何名おられるのでしょうか。もうひとつ、竜王町の方はもう皆さん、減便についてはこういう会議でご存知いただいているのでしょうか。

<近藤委員>

今回の資料に乗車人数の記載をしておらず、次回開示できるような形をと思います。出発点に関しては近江八幡市の方向ではなくて、竜王町内の方向への利用がメインです。近江八幡方面に行かれる方もおられますけれども、基本は竜王の方に行かれる方がメインで乗車されます。八幡アウトレット線については、最後、竜王アウトレットに繋がるので、その従業員さんが朝夕晩と、ほとんど80%以上は従業員さんという形でして、沿線の方は本当に1桁台です。それを含めて今回資料はございませんので、次回整理をさせていただきたいと思います。続けて、竜王町さんについては来週同じような会議をされるということをお聞きしておりますので、来週このような場で説明させていただきたいと思います。

<事務局>

先ほど近藤委員がおっしゃっていただきました通り、竜王町については10月30日に今回の交通会議を開催されるということをお聞きしております。そこで、当市と竜王町それぞれ関係性がございますので、今後お互いに情報共有しながらやっていきたいと考えております。

<田中委員（近江八幡観光物産協会）>

運賃改定とか減便に関しての確認ですが、当然民間事業をされておられて、いろいろな事情状況があって改善を図る値上げをされることなので、当然理解して納得する、しなければならないと思っていますが、国の関係も当然入ってきますので、事業者が申請をされて国の方で認可される流れだと思います。その認可されるにあたっての条件とございますか、例えば、パブリックコメントを求めるとか、認可するにあたっての手続きの条件、例えばこういう減ることだとか、金額もあるのかどうかということと、

逆に要望というか、例えばバス停のベンチを増やしてほしいとか、何かバスの魅力化と言いますか、単に交通手段としてAからBに行くってということだけではなくて、乗ってみたいくなるような、そういうバスの意見提案を求めるといような場もあって欲しいなと思ったりしますが、認可にあたって何か条件などはありますでしょうか。

<田中委員（滋賀運輸支局）>

事業所の規模によって大臣権限に、もしくは近畿運輸局庁権限、地方権限に落ちるという2通りあるのですが、今回元々は大臣権限とかかなり厳しいものでした。大臣権限であると本省の方で消費者庁への協議であるとか、そういったところが必要になります。ただ、今回いろいろ改正が行われて、前回申し上げたように近江鉄道さんが運賃改定をしやすくなるように近畿運輸局長権限に落ちたことによって、こういった省庁中の協議とかは割愛されることになる。運賃改定することによって利用者への不便が生じるということから、利用促進についても一緒に検討していきますという形で近江鉄道さん自身は対応をされていくと、先ほどおっしゃった利用者が増えるための取り組みというのは、当然補助金のところでも必要になってきますので、そういった要望であるとかぜひこういった地域公共交通会議の場等でも言っていただければいいのかなと思っています。

<野村委員>

本来私が答えることではないのですが、先ほどは近藤委員の方からも今回の運賃改定の目的の中にそういうサービス水準も向上していこうというお話もあったかなというふうに思いますが、運転者不足でもありますし、そういう労働条件の改善というところで運賃改定をさせていただくということになるのですが、この申請を運輸局なり国交省なりに出したときに、条件というほどでもないのですけれども、そういう意見であったり労働条件であったりサービス水準の向上を進めてくださいというような意見は出ることはありますね。そういう意味で、そこが全くないと駄目っていう言い方はしませんが、そういうことを進めてくださいということで話がございます。それと、もう一点、話は変わりますが、私の隣の方で補助金のお話を少しされた中で、補助金が下がるのかというお話があったかとは思いますが。実はちょっと補助金の制度の仕組みはなかなか難しいのですが、先ほど田中委員が言われましたように、大きくは赤字補填という考え方で整理をされています。我々の立場からしますと、本来

事業者が頑張つてでありますとか、いろんな経費を削減するとともに、それでもどうしようもなくなって運賃改定をすると、当然収入が増えますよね。その頑張っている部分のところで補助金が減ってきます。我々としては、先ほどのサービス水準の向上の話も含めると、そういう制度改革を本当はしていただきたいなっていうのは常々いろんなところで要望しておりまして、少し補助金の話が出たのでお話をさせていただきました。

<田中委員（滋賀運輸支局）>

先ほど申し上げ忘れていたことがあるのですが、今野村委員がおっしゃったように、収入が上がれば赤字補填が減るということでは頑張った意味がないっていうところは確かにその通りなので、その点については上がった分のマイナスを考慮するというような改正が図られています。国の方で頑張ったところを認めていこうっていうのは運輸局も考えていますので、よろしくをお願いします。

<会長>

具体的に何か頑張ったところにメリットがあるようなそういう仕組みになっていると。

<田中委員（滋賀運輸支局）>

なっています。

<会長>

滋賀県の交通戦略課さんにちょっとお伺いしたのですが、今県の交通税、少なくとも公共交通を維持するために財源が必要ですよね。これは誰も否定してないことだと思うのですが、それをいきなり税に結び付けると、いやちょっと待ってくれという意見もあるかもわからないけれども、財源が必要だということは、おそらく多くの皆様が認められていることではないかなと思います。そういうことを今一生懸命住民の皆さんに説明をするような会合をいろいろ持っておられるわけですけども、一言何か個人的な感想でも結構ですから、ありますでしょうか。

<宮田委員>

今お話しがありました通り、滋賀県版の地域公共交通計画の策定に向けていろいろ取り組みを進めているところでございまして、交通計画は来年度末の策定を予定しています。今年度は各地域の皆さんの意見をいろいろお聞きしたいというところで、おっしゃっていただいたような費用負担の話を含めて、そもそも各地域がどんな公共交通を目指して目指すべきなのか、また維持するための材料などをどうやって地域や皆さんで負担していけばいいのかということを議論していただくようなワークショップを、今年度県内6地域に分けて各地域2回ずつ開催しております。この7月から8月に第1回の開催が終わりまして、まだちょっとそのような取り組みを進めているところですので、必要な財源をどうしていくのかということが県の方でまだ答えを持っていない状況ですが、まず来年度末の交通計画策定に向けて一定の結論を検討していきたいと思っておりますので、またこの会議等でも報告させていただければと思います。

<会長>

県の方でもいろいろと考えておられるわけでありますので、公共交通会議においても県の動きも眺めながら、将来公共交通をどのようにしていけばいいのか、近江八幡市の公共交通というのは将来こうしたい・すべきだ・なるだろう、いろいろな将来の見方があるわけですがけれども、やはり市民の皆さん方は、市の公共交通をこうしたいなという思いも十分にお考えいただいております。田中委員が言われたように、色んなところで色々要望を出すというのは当然それも結構ですがけれども、こういった場というのは多くの皆さんが公共交通について、近江八幡市の人の動きを将来どういうふうにもっていけばいいのかというのを、できるだけそれぞれ意見を出し合って、そしておおよその着地点を見出していくということが私は非常に必要だと思っておりますので、この公共交通会議を大事にいただければありがたいと思っております。

他いかがでございませうか。運賃改定につきましては25年の4月1日ということで、少し時間があるわけですが、もう1回は少なくとも協議事項としてこの場で議論を頂くこととなります。それぞれの委員さんは地元を代表していらっしゃるということで、市民の皆さん方にこういう状況が伝わるような、資料の内容を理解いただくような取り組みを、まだ少し時間がありますから続けていただきたいと思います。

(2) あかこんバスのモバイル乗車券の販売について

事務局から説明。

【意見・質問】

<会長>

私の方で一つ確認させていただきたいと思いますが、資料3の中段にある内容のところで、利用アプリが「ライドパス」というアプリを使うという、近江鉄道において導入実績があるというふうに書かれておりますが、どの程度、今利用されているのでしょうか。

<事務局>

近江鉄道さんの方でまずご利用いただいてご導入をいただいているのが1日乗車券とか企画券販売になっておりますので、全体のどのぐらいの方がご利用いただいているかという部分はちょっと把握しておりません。

<会長>

定期券においてアプリを使っておられるというわけではないと。

<事務局>

そうです。企画乗車券の部分でご導入をいただいているものかと思いますが、定期券についてはICOCAをバスの方はお持ちですので。

<会長>

今ICOCAと言われましたけども、ICOCA等と比べてこのライドパスを利用するということの、あかこんバスとしてのメリットというものがどういうものがありますでしょうか。

<事務局>

ICOCAになりますと、別途初期投資部分の費用が必要になってきます。まずはその部分が大きく違ってきます。こちらのアプリを使うことでご利用される方のスマートフォンを使う形になりますので、市としては特別な機材等を導入する必要がありませんので、最大の利点としましては、初期投資がまずは安く済むという部分が大きいと考えております。

<会長>

わかりました。年配の人たちがこのアプリを使うということは、スマホでささっとできますよと、実際できるのでしょうかけれども、少しあかこんバスの利用者の属性を考えると、そう簡単にできると言い切るのもなかなか難しい話で、何かサポートするよな、そういう部分をちょっと用意しておいた方が、利用者が増加するということに繋がるかもわかりませんね。今後必要なのでしょうけれども、そこに至るプロセスをできるだけわかりやすくしていただければありがたいと思います。何か他ご指摘いただく点はございますか。特にご意見がないようですので、報告事項2の方につきましては、承るという形にしたいと思います。

本日は運賃改定、ダイヤ変更等について、皆様方から忌憚のない意見をいただきました。次年度に向けてということになるのですが、本日のご意見を参考にしながら、最終の計画を提出していただければと思いますので、近江鉄道さんもいろいろご苦労だと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

閉会