

第31回草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

平成28年6月13日（月）14時00分～15時30分

■場所：

草津市2階特大会議室

■出席委員：

横幕委員（代理北村氏）、隠岐委員（代理小泉氏）、大西委員、山田委員、樋口委員、
浜田委員、前野委員、田中委員、小宮山委員、福田委員、山岡委員、古川委員、
松本委員、村林委員（代理杉江氏）、塚口委員、中島委員（代理吉添氏）、加藤委員、
南委員、宮下委員、田中委員、平尾委員、吉川委員

■欠席委員：

坂口委員、饗庭委員、遠塚委員、吉岡委員

■事務局：

田邊部長、青木副部長、島田課長、林参事、青木主任

■傍聴者：

なし

■随行者：

2名

1. 開会

【事務局】

皆様、本日は御多忙の中、お集まりいただき誠にありがとうございます。交通政策課の島田でございます。それでは第31回地域公共交通会議を開催します。よろしくお願いたします。開会にあたりまして、草津市都市計画部部長の田邊より挨拶をさせていただきます。

【田邊部長】

草津市都市計画部の田邊でございます。

本日は、何かとお忙しいなか、草津市地域公共交通会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。

当会議も31回を迎え、委員の皆様方には毎回慎重なる御審議をしていただき誠にありがとうございます。

さて、当会議において議論いただきました連節バスにつきましては、各関係者や関係機関の皆様の御協力を得まして、今年の4月から南草津駅と立命館大学を結ぶ路線として運行され、草津市の公共交通機関の利用促進の一端を担っていただいているところであります。

今後、連節バスの更なる展開や本市の公共交通機関をより多くの方に利用していただくには、どのような対策を講じていくべきか、検討していく必要がございますので、当会議にて議論を深めていきたいと考えている所存であります。

本日の会議では、まめバスの運行内容等に関する報告をさせていただくとともに、まめバスの補助金申請に向けた計画書の内容等について御審議くださいますようよろしくお願いいたします。

誠に簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。

次第に従いまして進行させていただきますが、その前に資料の確認をさせていただきます。お手持ちの資料を確認してください。

次第、委員名簿、座席表、資料1から資料9、近江鉄道(株)から配布されました資料でございます。揃っていますでしょうか。もし資料が抜けていましたら事務局までお申してください。

それでは、会議を進めてまいります。本日の会議は、草津市地域公共交通会議設置要綱第6条第7項の規定に基づき、公開で始めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の委員の御出席は、28名中20名であり、設置要綱第6条第3項に定める過半数以上の出席を得ておりますことから、本会議は成立しておりますことを御報告申し上げます。

審査に入ります前に事務局より御報告いたします。当運営会議の委員委嘱期間が今年の3月末で満了いたしましたので、今回再度委員委嘱をさせていただきました。なお委嘱状につきましては、本来ならお一人ずつお渡しすべきではありますが、時間の関係上、誠に失礼なことと存じますが、お席に置かせていただいております。御確認ください。

今後2年間よろしくお願い申し上げます。委員名簿におきましては、お手持ちの資料に添付しておりますので、御確認ください。

それでは1番目の議案は、「委員長ならびに職務代理者の選任について」でございます。

本会議設置要綱第5条第1項により、委員長は委員の互選により定めると規定されておりますが、いかがお取り計らいいたしましょうか。

【委員】

事務局の考えをお聞かせください。

【事務局】

はい。事務局といたしましては、これまでも本会議の委員長として適切に会議を運営していただきました、立命館大学工学部教授の塚口委員に、是非とも引き続きお願いしたいと考えております。委員のみなさま、いかがでしょうか。

《意義無しの声あり》

ありがとうございます。委員各位の御賛同をいただきましたので、塚口委員に引き続き、委員長に御就任をお願いしたいと思います。

塚口委員には委員長席にお移りいただきますようお願いいたします。

それでは、ここで委員長に就任の御挨拶をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】

私自身こういった役向きに適しているとは思いませんが、皆様方から御指名を受けましたので肅々とその職務を果たしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、この公共交通会議は草津市の公共交通をどうしていくのかについてこの会議の合議で決めていくこととなります。将来を考えると非常に重要ではないか考えています。実りのある議論をしてい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。

【事務局】

どうもありがとうございました。

続きまして職務代理者についてですが、職務代理者の選任については、本交通会議設置要綱第5条第3項により、あらかじめ委員長が指名する委員を職務代理者として選任することと規定されておりますので、委員長に御指名をお願いいたしたいと思いません。

【委員長】

それでは、私の指名とのことですが、常日頃から公共交通について考えておられ、他市の交通事情についても良く把握されていることから、滋賀運輸支局の戸田委員をお願いしたいと思います。戸田委員よろしくをお願いいたします。

【事務局】

それでは、草津市地域公共交通会議設置要綱第5条第3項に規定する職務代理者は戸田委員に決定させていただきます。

では、これより委員長に議事の進行をお願いいたしたいと思いません。委員長よろしくをお願いします。

2. 報告案件

【委員長】

それでは次第に従って会議を進めます。

はじめに報告案件として、「まめバス運行状況について」資料の①から⑥を、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

お配りした資料について説明させていただきます。

本市では、公共交通機関を利用したくても使うことが出来ない地域（空白地）や近くをバスが走っているものの、1日数本と極端に少ない地域（不便地）の解消を図るため「まめバス」を平成21年10月から運行を開始しており、これまでに路線改編等を繰り返しながら、平成25年10月から本格的に運行をしているところでございます。

利用料金については、1乗車200円となっており、現在の運行ルート等につきましては、お配りしております「まめバスマップ」を御覧いただければと思いません。

前回の公共交通会議にて路線存続の基準について、これまでは運行経費にかかる収入の割合（収支率）を25%とし、各路線ごとに収支状況を見て、目標とする25%に満たない路線については、休止を検討するとしておりましたが、運行にかかる経費が高くなり、市民にとって収支率という目標は実感が湧かない目標であることから、目標値を収支率から利用者数へと転換を図り、本格運行後1年間の利用者数を目標利用者数

とし、3年を1つの期間とし、3年のうちに目標とする利用者数を超えることが出来れば、引き続き運行を継続するということについて、当会議にて御承認いただいたところでございます。

資料1を御覧ください。

こちらは平成27年10月から平成28年10月の利用状況となっております。

一番下に記載しております数字が各路線ごとの目標利用者数であり、昨年度で全路線目標利用者数を到達したことから平成29年9月まで6路線での運行が決まったところでございます。

各路線によって利用者数は異なっており、毎月似たような利用者数ではありますが、山田線と大宝循環線の2路線については昨年度よりも利用者数が減少しております。大宝循環線につきましては、11人乗りのハイエースで運行しているのですが、昨年度、利用しようにも満車であったため利用したくても利用できないという御意見をいただき、お住まいの地域などをお伺いしたところ近くに宅屋線が運行しておりましたので、宅屋線に乗っていただくと安心して利用できるということをお伝えし、バス停にも同様のことを記載したものを掲示したところ宅屋線の利用が伸び、大宝循環線は減少しました。そのため大宝循環線は前年度より減少しているのではないかと思います。

山田線につきましては、ダイヤ等変更していないにもかかわらず利用者が減少しておりますので、今後利用促進を進めていくとともになぜ減少しているのか調査する必要があると考えております。

資料2を御覧ください。

1日の平均乗車数と1便あたりの平均乗車数を示したものになります。一番右の合計欄を見ていただきますと商店街循環線以外の路線は各便4人以上乗車していただいている状況であり、以前と比べましても増加傾向にあります。

資料3を御覧ください。

字が見にくくなってしまい申し訳ございませんが、各路線の空車本数がどの程度あったのかというものを示しております。一番下段に各路線の割合を示しておりますが、商店街循環線と大宝循環線の2路線が他の路線も高くなっております。商店街循環線については昨年度より割合が低くなっております。

各路線の時間帯の利用率を示しているのが資料4になります。

グレーで色を塗っておりますのが月の中で最も利用が少なかった時間帯、黄色が最も利用が多かった時間帯となっております。商店街循環線については、18時の便の利用が最も多いことが分かります。朝の7時35分の便については最も利用が少ない時間帯でありますので、今後他の時間に変えるなど対応策を検討したいと考えております。

資料4の一番最後に大宝循環線の状況も記載しております。こちら一番最初の便と最後の便が他の時間帯と比べても遅くなっているため、後ほど御説明いたします宅屋線の改編と併せて運行時間帯の見直しも検討したいと考えております。

資料5を御覧ください。

往復割引券の利用実績を記載しております。平成21年度から実施しております割引

になります。3人に1人は往復割引券を利用している状況であります。

資料6を御覧ください。

こちらは回数券の利用実績となっております。運賃収入のうち回数券がどの程度占めているかを示しております。全体の収入の約4割が回数券ということになります。

資料5.6につきましては、毎年同じような推移でありますことから、今後も継続して実施させていただきたいと考えております。

以上、誠に簡単な説明で申し訳ございませんが、まめバスの利用状況について御報告させていただきます。

以上、資料1から6について、事務局からは以上です。

【委員長】

平成27年10月から平成28年5月のまめバス運行状況について事務局から説明がありましたが、委員の皆様より御意見、御質問がございましたらお受けいたします。

【委員】

長年のまめバスの運行で利用者が増加傾向にあるとのことでしたが、子供が利用する場合、どのような取り扱いになっているのでしょうか。

【事務局】

子供が利用する場合、小人として6歳未満は無料、大人と子供が利用する場合は大人1人につき子供2人までは無料になっています。これは栗東市と同様であります。

【委員】

子供の利用状況など、利用されている年代、あるいは路線ごとの利用状況の詳細を把握することは難しいでしょうか。

【事務局】

子供の利用については、医大線で養護学校の生徒さんなどが利用されているようですが、何人が利用しているのか、どこからどこまで利用しているのかについて市はもとよりバス会社のほうも十分把握していないのが現状です。

【委員】

以前から障害者の利用と合わせて高齢者の利用も考えていこうとの議論があったように思うのですが、公共交通全体が市民に意識され、バスに乗った経験のない子供たちに乗ってもらうことを考えた時、まめバスの運行について一度、何らかのアンケートをとるなどを考えてはどうかと思います。

【委員長】

他に御質問等はございますでしょうか。

また後ほどでも構いませんので、御不明な点などございましたら、御質問いただければと思います。

3. 議事

【委員長】

それでは本日の議事に入らせていただきます。

本日の議事は2点となっております。

1点目は「宅屋線の路線改編について」でございます。

「宅屋線の路線改編について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

前回の公共交通会議の中でも御説明させていただいておりましたが、現在、栗東市におきまして宅屋線の路線改編を検討されておられます。

具体的な内容についてでございますが、平成25年9月まで栗東市内を済生会病院線という路線が週に1便、土曜日のみ運行しておりましたが、利用者数も少ない路線であったことから、廃線となり、栗東市の一部が公共交通の空白地、不便地となりました。

当路線が廃線となったことを受け、地域から栗東市に要望書が提出され、宅屋線の延伸の検討が行われたところであります。

済生会病院線の概要についてでございますが、廃線日時は平成25年10月1日から運行本数は先ほども申しあげたとおり土曜日に週1便運行をされておりました。済生会病院から守山駅に向けて運行をされておりました。

利用者数については、平成24年4月～平成25年3月の1年間で463人であり、運賃は240円となっております。

具体的な路線内容についてでございますが、次のページを御覧ください。

改編日時は28年10月1日から考えており、運行本数については、これまでどおりの10本で考えております。延伸される箇所については、済生会病院から守山駅までの間の黄色く塗っているところになります。

バス停の設置箇所については、以前運行していたバス停を10カ所ほど復活させるとともに、現在宅屋線で運行しているルート内の一部も守山市内になりますことからバス停を青く囲っておりますところの中で3カ所ほどバス停を設置する予定をしております。

3ページ目には運行ダイヤ案を載せております。

利用者が少なく廃線となったところを復活させる理由についてでございますが、廃線となったことにより空白地になったと聞いておりますので、空白地解消のために運行しているまめバスの趣旨にも合致しており、地域から要望されておられますので一定の需要はあるものと考えております。

まめバスは平成25年10月に本格運行としておりますが、本格運行後は路線の定着化を目指しており、改編する際には社会実験を行い一定の効果が見込めれば本格運行す

ることとしておりますため、宅屋線の路線改編も同様に社会実験を行い、利用等を調査したく考えております。

今回、10月からの運行に際し、当協議会からの承認が必要となりますことから委員の皆様にお伺いしたところであります。

以上、簡単ではございますが、宅屋線の路線改編についてでございます。御審議くださいますようよろしくお願いいたします。

【委員長】

ただいま事務局から宅屋線の路線改編について説明がありましたが、委員の皆様、ただいまの説明を受けて何かございますでしょうか。

特にございませんでしょうか。路線の改編につきまして、当会議の承認が必要となりますことから、委員の皆様にお伺いいたします。

事務局から説明がありました改編内容について、承認としてよろしいでしょうか。

<<異議なしの声あり>>

【委員長】

御承認をいただきましたので、改編に向けて準備等、漏れがないようよろしくお願いいたします。

続きまして、2点目の議事であります「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請」について事務局より説明をお願いします。

【事務局】

資料8について説明いたします。

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書を提出する目的は、まめバスの運行経費の一部を国土交通省に承認してもらい補助をもらうためのもので、この申請書は地域公共交通活性化再生協議会の名前で国土交通省に提出をいたします。

運行経費から運賃収入を引いた額の約半額弱ほどを国から補助してもらうものですが、この条件として幹線と呼ばれるルートにつなぐことが必要であり、草津市で幹線となっているのは草津駅～浜大津駅間が承認・認定されており、現在、近江鉄道バスがこの経路運行をされておられ、幹線ルートとして国から補助をもらっておられます。この幹線のバスをさらに活性化・支援するため、まめバスをこの幹線に接続して幹線に乗っていただくということで補助の対象となります。そのため、今のまめバスはすべて草津駅で接続しており、今回、昨年度に引き続き国に申請書を提出し、認定のうえ補助をもらうことを考えております。申請の対象となる路線はまめバスの全路線としております。よろしくお願いいたします

資料8について事務局からは以上です。

【委員長】

ただいま事務局から地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について説明いただきましたが、前年度、当協議会で御審議いただき、御承認いただいた時の内容と同様の内容であるとのことでございます。何か質問等ございますでしょうか。

何も御質問がなければ、承認するものとして考えさせていただきますがよろしいでしょうか。

本日の議題は以上でありますので、事務局へお返しします。

4. 閉会

【事務局】

委員長におかれましては、議事進行の大役、誠にありがとうございました。また、委員各位におかれましては、忌憚のない御意見等をいただき、誠にありがとうございました。

先ほど、合意していただきました生活交通ネットワーク計画につきましては、この「地域公共交通会議」が「地域公共交通活性化再生協議会」の分科会となっている位置づけから、このあとに開催いたします「地域公共交通活性化再生協議会」において承認をいただくことになっておりますので、委員の皆様には申し訳ございませんが、引き続きよろしく申し上げます。

事務局から報告案件がありますので、説明いたします。

資料9を御覧ください。

今年度、本市で取り組んでまいります内容についてでございますが、前回の公共交通会議で委員の皆様にご説明させていただきました内容と重複するところがあるかと思っておりますが予め御了承ください。

これまで当会議では、平成21年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、バス路線網の再構築、総合的な公共交通ネットワークの策定、公共交通弱者の生活交通の確保、地域の活性化を図るため「草津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、その計画の短期事業としてコミュニティバス「まめバス」を運行しております。

しかし、平成26年11月20日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が法改正をされ、地域公共交通総合連携計画は廃止され、公共交通のシステムのあり方として住民、交通事業者、行政それぞれに役割を定め、地域公共交通網形成計画の策定を進められております。

本市におきましても、草津市地域公共交通総合連携計画を策定いたしましたが、当計画に記載している内容について、コミュニティバスだけを検討していくのではなく、路線バスとコミュニティバスが協力しながら市全域の公共交通機関の促進を図ることが必要となってきていることから、草津市地域公共交通総合連携計画の見直しを平成28年～29年までの2年間で実施していく予定をしております。

続きまして、裏面を御覧ください。

現在、草津駅、南草津駅の両駅において、モータリゼーション（過度の車依存）の進展により広場内だけでなく市内各所でも渋滞が発生している状況であります。

渋滞により公共交通の定時性や利便性が低下するだけでなく、自転車や歩行者が安全に安心して道路を利用できなくなることが懸念されます。

そのため、駅周辺道路の利用環境改善に向けた調査を実施する予定をしております。

具体的な内容について、駅前広場周辺道路の利用状況を調査し、駅前広場周辺道路において、公共交通を優先するための交通規制や駅前広場の再配分などをシミュレーションも踏まえ検討し、すべての道路利用者が安心して利用できる交通誘導を検討していくものであります。

今回の調査にて、公共交通会議および関係者と協議を進めていきながら進めていく必要がございますので、当会議にて検討、議論をし、具体的な対策等について検討してまいりたく考えております。

現在、内容等については検討段階であり、次回の公共交通会議には調査の詳細な内容等を委員の皆様にご説明させていただき予定をしておりますので、事前に御承知いただきたく報告させていただきました。

以上でございます。

先ほどの説明の中で何か不明な点何か御質問等ございますでしょうか。

【委員】

市として駅周辺道路の利用環境調査をされるとのことですが、バス会社としては、草津駅・南草津駅の駅周辺道路の渋滞状況、たとえば、駅から出るバスの時間と駅に入るバスの時間、道の込み具合など。平日でも晴れた日だと朝7時から9時頃までの時間帯で駅から国道に出るのに10分程度で行くのに、雨の日だと最低でも30分以上かかるなど非常に差があります。また、サンサン通りに入ってくる車は、その周辺道路から信号の時間の長いところを通過して自家用車が抜け道にしていることで、バス路線の道路で進めたくてもすすめない状況になっています。このように信号機が変わるのに要する時間が長く、渋滞を発生させていることもあり、信号機が変わるのに要する時間も含めて調査の対象にさせていただきたいと思います。また、駅周辺道路の車の流れを把握して調査をしていただきたい。また、公共交通の利便性をはかるための調査をされるとのことですが、今回、どのような調査をされるのか、調査案があれば聞かせていただきたい。

【事務局】

調査の中で、天候(晴天時・雨天時)によって道路事情が変化していることは承知しています。それ以外では自家用車で送迎も渋滞の原因になっているので、これについては待避所を作るなどして住み分けをしていくとか、駅利用者に対してアンケートを取るなどして利用改善に向けた調査をしていきたいと考えています。

ほかに御意見等ございますでしょうか。

続きまして、本日、近江鉄道株式会社から配布されました資料について、近江鉄道株式会社様から御説明のほどよろしく願いいたします。

【委員】

チラシ2枚を配布させていただきました。

1つは、草津駅から烏丸半島までの区間で観光客のニーズに答えるために路線バスを運行する。7月に琵琶湖博物館がリニューアルされるにあたり、道の駅などと連携して集客を高めるためのものです。

もう1つは、バス利用者に対して連節バスに親しんでもらい、身近に感じてもらうためにおもちゃなどのグッズをつくり広めていく企画を考えましたので、御協力いただきたいと考えています。よろしく願いします。

【事務局】

ありがとうございました。

先ほどの説明の中で何か不明な点何か御質問等ございますでしょうか。

これをもちまして、閉会とさせていただきます。

長時間にわたり、慎重な御審議を賜りありがとうございました。

この後、活性化再生協議会を開催いたしますので、しばらくお待ちください。