

草津市有償運送運営協議会会議録

平成20年2月1日

草津市産業建設部都市計画課

草津市有償運送運営協議会会議録

日 時 平成20年2月1日(金)
午後1時30分～午後4時
場 所 草津市役所4階 行政委員会室

草津市有償運送運営協議会

○出席委員(17名)

1号委員	片岡 忍	田内 宏一	山本 芳一
	入江 満		
2号委員	古川 喜正	木村 孝一郎	服部 堯
	加茂 学		
3号委員	石本 吉孝	垣見 節子	
4号委員	井尻 憲司		
5号委員	鎌田 叶	(代理 神山 正行)	
6号委員	柳田 貞男		
7号委員	村井 龍治	前野 奨	岸本 博光
	中村 良治		

○事務局および説明員

産業建設部主監	内田 收
産業建設部都市計画課参事	中村 義嗣
産業建設部都市計画課主査	川元 康弘
産業建設部都市計画課主査	橋本 哲男
産業建設部都市計画課主事	田中 健介

議 事 日 程

開 会

1. あいさつ

草津市産業建設部長 加藤俊彦

2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が指すもの

近畿運輸局滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官 井尻憲司氏

3. 委員紹介

4. 草津市公共交通システム関連会議の構成・設置趣旨について

5. 草津市地域公共交通総合連携計画の策定について

- ・ 付託事項について
- ・ 草津市の公共交通を取りまく状況について
- ・ 法定計画の策定について

6. 議事

(1) 分科会「有償運送運営協議会」会長ならびに職務代理者の選任について

(2) 付託事項審議

- ・ 公共交通システムの中で果たすべき福祉有償運送の役割について（課題抽出）

7. その他

閉 会

(午後 1 時 3 0 分開会)

○内田産業建設部主監 皆様、本日はご多忙な中お集まりいただき、まことにありがとうございます。

これより草津市有償運送運営協議会を開催いたします。

それでは、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と思います。会議の次第、各委員名簿、資料 1 から 7 までございます。そろっておりますでしょうか。何かございましたら事務局までお申し出いただければと思います。

なお、本日の会議は、草津市有償運送運営協議会設置要綱第 6 条第 7 項の規定に基づきまして、公開で進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

まず、本協議会事務局であります都市計画課を所管いたします、産業建設部長の加藤俊彦より、開催に当たりましてのごあいさつをいただきます。

○加藤産業建設部長 皆さん、ご苦労さまでございます。産業建設部の加藤でございます。

この会議の所管をしております部でございますので、私の方から一言だけごあいさつを申し上げたいと思います。

本日は、大変ご多用中にもかかわらず、当草津市有償運送運営協議会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

委員の皆様におかれましては、日ごろより市政各般にわたりまして、大変ご理解とご協力をいただきまして、まことにありがたく、お礼申し上げたいと思います。

ご承知のとおり、本市は古くから交通の要衝として発展してまいりました。市域を縦走する、皆さんもご承知のとおり、国道 1 号線、そして、名神高速道路、大津湖南幹線などの広域幹線道路等が、国や県の方々のおかげをもちまして順調に整備されているところでございます。その沿道を中心に、利便性を生かした開発等も盛んに行われておりまして、今では全国でも数少ない、将来にわたって人口増加が見込まれる地域となっております。

これも、ひとえに皆様方のおかげと感謝申し上げるところでございます。

また、自家用車の保有台数の伸び率も草津市は高いところでございまして、モータリゼーションの進展とともに本市の発展があったわけでございますけれども、通過交通の多さから慢性的な交通渋滞が顕在化しており、緩和対策として道路整備を継続的に実施はしておりますが、抜本的な問題解決にはなっていないのが現状であります。

一方で、市域には、公共交通の空白地や不便地が存在しておりまして、障害者の

方々や要介護者の方々の移動手段の確保の必要性和相まみまして、喫緊の課題となつてきております。

さらには、京阪神のベッドタウンとして、昭和40年代から50年代に造成されました住宅団地、特に草津は住宅団地が盛んに行われた都市でございますけれども、今後、この団塊の世代の高齢化が進みまして、超高齢化時代が到来しますことは皆さんもご存じだと思っております。このことによって、自家用車の運転ができなくなる方、いわゆる交通弱者の増加が予測されているところでもございます。

また、本市が取り組んでおります地球温暖化防止に向けたCO₂排出量削減の観点からしましても、交通需要のマネジメントは重要でもございますし、移動手段を自家用車に過度に依存する現状から方向転換し、将来に向かいまして、だれもが使いやすい公共交通システムを築き、移動手段を公共交通にシフトしていくことを求めていくのが解決策だと考えているところでもございます。

公共交通の活性化を軸に、各分野が連携を強化いたしまして、合意形成を図りながら、それぞれが主体的に取り組むことは、草津市の発展を持続可能なものとし、各分野のさらなる発展へとつながっていくものと確信しているところでございます。

今回は、そうした中で、第1回目の初会合となりますけれども、障害をお持ちの方、介護を必要とされる方、高齢者の方々など、移動に制約がある方が、円滑に移動するための望ましい有償運送について検討いただくものでありますが、どうか、委員各位の活発なご意見・ご助言を賜り、よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。開会に当たりましてのあいさつとさせていただきます。

よろしくお願い申し上げます。

○内田産業建設部主監 ありがとうございました。

ここで、恐れ入りますが、部長は他の公務がございまして、退席をさせていただきますので、よろしくお願い致します。

本協議会は、道路運送法に基づき設置する法定協議会でございますが、平成19年10月に施行されました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会「草津市地域公共交通活性化再生協議会」の分科会としての位置づけもあわせて持っております。

本市にとりましては、自家用自動車等による福祉有償運送や公共交通システムの一部としてとらえ、バス、タクシーあるいは鉄道、船舶といった全体の公共交通のシステムの中で、そのあり方について検討していきたいと考えておりますので、この活性化法、新法の目指すところや国の制度、概要につきまして、国土交通省近畿運輸局滋

滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官 井尻憲司様よりお話を承りたいと思います。

井尻様、よろしく申し上げます。

○井尻委員 紹介されました、滋賀運輸支局の井尻といいます。どうぞよろしく
お願いいたします。

それでは座って説明させていただきます。

お手元に配っていただいております資料1という横のものなのですが、地域公共交通の活性化及び再生についてということで、昨年10月に施行されたんですが、そのときに、国土交通本省の方で説明用につくられた資料という形になっております。

それでは、1ページから簡単にご説明させていただきます。

今現在、公共交通の活性化、なかなかうまく進んでないというか、逆現象が起きておるといことで、地域公共交通の現状といいますのは、一番上の方に書いてますように、公共交通からマイカーへシフトしておるといことと、交通空白地帯が出てきたり、バスの走行環境の悪化といことで公共交通サービスが低下しておる。また、それによって、交通事業者の大半が赤字になっておるとい状況がございます。それを、その危機的な状況でバスが廃止撤退しておる。鉄道も路線を廃止されておるとい状況がどんどんどんどん全国的に広がってきております。

そうすることによって、一番下ですが、高齢者、障害者等の交通弱者、この方々の移動手段確保が困難になってきておると。また、自家用車への依存を高めるといことで、交通渋滞、環境問題等が発生しておるといことで、またそれで公共交通のサービスが低下するといことで、悪循環になっておるものをどうやって断ち切るかとい形で、この法律が最初に目指されて、制定をされておるといことで、2ページ、3ページにつきましては、バスの今現在の状況、もう皆さんご存じのように、バスの予想需要が年々減っておると。それが減っておるとい形で、逆に、バス路線の廃止がどんどん進んでおるとい状況でございます。

4ページは、鉄軌道をめぐる現状なのですが、鉄道もバスと同じように、輸送量、これが年々減ってきており、また、廃止路線が年々増えておるとい状況になっております。

平成12年度以降の鉄軌道の廃止路線というのが、5ページに載っておりますように、全国でいろいろなところで廃止されてきておるとい状況になっております。

6ページ以降は、そうしたら、この施策展開の目標という形になっておりますが、いろいろな地域で、最近、いろいろな形で公共交通が動いておる。そして、また、それが動き出したことによって、乗客する方々が便利にもなって、また、乗車率が増え

ておるような事例、それが、いろいろ日本全国各地でありますので、その事例がそこに載っておるという状況で、草津市さんにおかれましても、この二つに合ったような公共交通の考え方を皆さんで議論していこうという形でこの法律ができました。

6 ページ、7 ページ、8 ページとかいろいろなところでも、連携事業、これにつきましてご紹介しておりますので、これにつきまして、また後ほど見ておいていただきたいなというふうに思っております。

9 ページなんです、そうしたら、その地域公共交通の活性化、再生に向けた今後の取り組みについて、どういうふうにして打開していくかということになっておりました、現状の状況につきましては上の四角の中に入っておると。その打開策はどうすればいいかということで、下の四角の中の下線部分、地域の関係者が総合的に検討して、快適な公共交通のあり方について合意形成を図り、各主体が責任を持って推進することが重要であるという形で結論づけられております。

10 ページをお願いします。

そうしたら、その地域の関係者というのはどういう方々がその関係者なんだということで、ここで、おのおのの主体の連携、協働、どういうことをするんだということで、当然、地元の人が、ここであれば、草津市さんの方で、交通のプロデューサーとしての快適な地域全体における合同、横断的な観点からの計画的検討等、各市町村が中心になってやっていただくと。

私ども国の方につきましては、制度支援措置の充実、人材育成等々、国の方でまた応援をしていくと。

滋賀県さんですね、県につきましては、市町村への支援、また、地域の関係者からの調整というものに当たっていただくと。交通事業者さんにつきましては、需要者ニーズを踏まえた必要なサービスの提供であるとか、需要者に対する情報提供をしていただく。また、それを利用する方々、利用者、住民等につきましては、地域公共交通のあり方をみずから主体的に検討していただくと。また、商業施設、事務所、病院、学校等、これにつきましては、地域公共交通の担い手としての取り組みを検討していただく。また、学識経験者やコンサルタントの方々につきましては、地域の関係者の取り組みをサポートしていただくという形で、この方々が集まって、いろいろ検討を重ねていこうという形になっております。

次の、11 ページなんです、右肩にも書いてますように、昨年5月に公布されて、10月1日から施行されておるという状況になっております。

真ん中のところの1のところ、計画の作成、実施と書いてありますが、協議会は、

先ほど言いましたようなメンバーの方々に集まっていただきまして、地域公共交通総合連携計画というものを皆さんで議論しながら検討していくという形になっております。その検討していく中で、国の方につきましては、さまざまな予算等、応援をしていくという形になっております。

新型の関係するような乗り物、そういうものを導入するとかいう話になりますと、そういう形で積極的に応援をしていると。また、協議会で策定された連携事業、これについては、いろいろな法律で、許可とか登録であるとか、認可であるとかそういうものが必要になってくるんですが、優遇的にその辺の許可を与えるという形になっております。

12ページ以降は、ちょっと文字ばかりざらざらっと書いておりますので、これはまた後ほど読んでおいてもらったらいいかかなと思っておりまして、申しわけないんですが、最後のページに飛んでください。

21ページですが、この地域公共交通活性化再生総合事業につきまして、20年度の予算額としては30億円、これを一応確保しておるという状況になっております。

協議会というのは、これは、昨日、草津市さんが立ち上げていただきまして、この書いておるようなメンバーで協議会が立ち上がりました。地域公共交通総合連携計画を策定しますよという形で協議会の方で承認をいただきましたので、今後、草津市の総合連携計画をみんなで検討していくという状況になっております。

右側に、新支援制度による支援ということで、計画を策定するための策定整備、こういうものも面倒見ましょう、国の方で面倒見ましょうということと、あと、総合事業計画に定める事業に要する経費ということで、事業を策定するに当たって、実証運行が必要であるとかという話になってきますと、2分の1、国の方から支援をいたしましょうという形になっておりまして、こういう制度をどんどん利用していただいて、草津市さんの総合連携計画を考えていただくという形になっております。

補助を行うためには、協議会が主体となってというか、申請者が協議会にならないと補助をいただけませんので、協議会の策定という形になっております。

今日、ここにあります福祉の有償運送協議会につきましては、直接この法律ではなくて、18年10月に改正されました道路運送法の部分、これにつきまして規定されておる協議会も含んでおりますので、そちらの方についてもよろしくお願いたします。

以上で説明の方を終わらせてもらいます。

ありがとうございました。

○内田産業建設部主監 井尻様、ありがとうございました。

それでは、ここで、ご列席の委員各位の紹介をさせていただきます。

なお、進行の都合上、委員選出の観点、所属団体、役職、お名前のみのご紹介とさせていただきますのでご了承いただきたいと思います。

市内に営業区域を持つバス・タクシー事業者の方の代表といたしまして、市内に営業所がございますタクシー事業者の方から3名の委員にご就任をいただきました。

株式会社帝産タクシー滋賀代表取締役社長 古川善正様。

草津近江タクシー株式会社取締役支配人 木村孝一郎様。

伏見タクシー株式会社草津営業所長 服部堯様。

バス・タクシー各事業所が組織する団体の方を代表して、滋賀県タクシー協会専務理事 加茂学様でございます。

市民、利用者の方を代表いたしまして2名の委員にご就任いただきました。

草津市老人クラブ連合会会長 石本吉孝様。

滋賀自立生活センター代表 垣見節子様。

バス・タクシーの乗務員団体の方を代表して、私鉄労働組合滋賀県協議会ハイタク協議会議長 鎌田叶様の代理でございますが、神山正行様でございます。

先ほどお話をいただきました、国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官 井尻憲司様でございます。

次に、現に福祉有償運送を行っているNPO等の方を代表して、滋賀県福祉輸送ネットワーク代表 柳田貞男様でございます。

社会福祉制度各般の学識経験者の方として、龍谷大学社会学部臨床福祉学科教授 村井龍治様でございます。

特定旅客自動車運送事業者の方を代表して、NPO滋賀県脊髄損傷者協会障害者サポートセンタースマイルフレンズ常務理事兼所長の前野奨様でございます。

市の関係団体を代表いたしまして2名の委員が就任しております。

草津市社会福祉協議会 岸本事務局長でございます。

草津市コミュニティ事業団 中村事務局長でございます。

最後に、市の関係部局から4名が委員として就任いたしております。

政策推進部より片岡理事まちづくり政策担当でございます。

健康福祉部より田内福祉推進担当理事でございます。

同じく健康福祉部より山本健康増進担当理事でございます。

産業建設部より入江都市政策担当理事でございます。

以上で委員のご紹介を終わらせていただきます。

ここで、事務局の紹介をさせていただきます。

皆様から向かいまして左側、都市計画課の中村参事でございます。

向こうの方に控えておりますのが川元主査でございます。

私の右側でございますが、橋本主査でございます。

同じく田中主事でございます。

本日の司会、進行させていただいております、私、都市計画課長の内田でございます。

以上のスタッフで取り組んでまいりますので、よろしく申し上げます。

なお、本日の委員のご出席でございますが、17名中17名出席されておりますので、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、本協議会は成立しておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、草津市公共交通システム関連会議の構成・設置趣旨につきまして、事務局よりご説明をさせていただきます。

○川元都市計画課主査 それでは、こちらで説明をさせていただきます。

まず、草津市公共交通システム関連の構成についてご説明させていただきます。

お手元の資料2にございます、この表紙の絵が前にも映っております。

まず、一番上の欄に書いてございます、草津市地域公共交通活性化再生協議会でございますけれども、これは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会として設置しております。

先ほど、井尻首席専門官の方から説明をいただいたところなんですけれども、この新法が目指すところで、地域住民の移動手段の確保あるいはユニバーサル社会の実現、活力ある都市活動、観光振興、あるいは環境等、草津市のあらゆる関係者から、公共交通機関の利用促進を軸といたしまして、あらゆる地域課題の解決を目指して、総力戦を展開するための司令塔、総合調整機関となっております。

後に触れさせていただきますけれども、こちらの地域公共交通活性化再生協議会の方で草津市地域公共交通総合連携計画を策定してまいりますこととなりますが、この連携計画のもと、各分野の具体的な取り組み目標、戦略を明確化していくということでございます。

次に、一段下がったところでございますが、左方に地域公共交通会議、右側に有償運送運営協議会という形で、二つの法定協議会の方を配置させていただいております。これらは、もともと、そもそも平成18年改正の道路運送法に基づいて設置するもの

でございます。

左側の地域公共交通会議につきましては、バスや乗合タクシーといった、乗合旅客運送自動車の交通モードについて、路線の新設でありますとか改廃、あるいは運賃設定等に関する協議を実施し、地域の合意形成機関として機能してまいります。

本協議会に当たります草津市有償運送運営協議会につきましては、NPOあるいはボランティア等による、自家用自動車によって、要介護者や障害者の移動制約者を対象とした福祉有償運送、いわゆるボランティア有償運送の適正な運営の確保を目的といたしまして、協議、合意形成機能として機能いたしております。

草津市におきましては、これら二つの機関に、本来の制度運営機能に比べまして、活性化再生協議会、一番上の本体の協議会になりますけれども、活性化再生協議会の分科会としての機能を付加いたしまして、それぞれの分野に特化した具体的な計画策定の審議を本会議から付託することとして機能いたします。

また、それぞれの会議には、プロジェクトに応じまして、自動的な意思決定が可能となりますように、幹事会でありますとか専門部会というものを設置することができるということで要綱の方を整備しております。

以上が、あらゆる分野の委員各位をお迎えして運用する草津市の第三者会議、公共交通関連の第三者会議の体制でございます。

活性化新法あるいは改正道路運送法におきましても反映されておるところなんです、地域の多様なニーズや課題解決に対応するために、地域プロデューサーとして市の役割が重要なポジションを担うこととされております。そのため、市に寄せられるあらゆる住民ニーズでありますとか、地域課題への対応策、調査、研究するために、市内部の関係機関、関係課を横断的につないで構成いたしました市内横断プロジェクト、草津市公共交通システム会議を開設いたしまして、この検討会議における討議結果については、事務局あるいは市の委員を通じまして、第三者会議に対して提案もしくは利用促進ソフト等の開発ケア等を実施してまいりたいと考えております。

なお、各会議の設置要項につきましては、お手元の資料3になります、関係法令要綱集の中の3ページから10ページにかけて掲載しておりますので、適宜、ご参照いただけますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上です。

○内田産業建設部主監 引き続きまして、草津市地域公共交通総合連携計画の策定についてでございます。

まず、本協議会への付託事項についてでございます。

昨日、本協議会の上位機関となります草津市地域公共交通活性化再生協議会が開催され、3議案が可決いたしましたのでご報告申し上げます。

議案1．活性化再生協議会の会長職務代理者は、分科会地域公共交通会議の委員長とすることに決しました。

議案2．活性化再生協議会の策定する計画については、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」第5条に定める草津市地域公共交通総合連携計画として、調査、検討を実施するという事に決しました。

議案3．草津市地域公共交通総合連携計画に関して、要綱に定める有償運送に関する計画素案策定は有償運送運営協議会へ、それ以外の乗合旅客運送を中心とした計画素案策定は地域公共交通会議に付託していくものと決しました。

よって、草津市地域公共交通総合連携計画の素案策定に関し、福祉有償運送に関する計画素案策定は本協議会に付託されております。

次に、草津市の公共交通を取り巻く状況並びに法定計画の策定についてご説明を申し上げます。

○川元都市計画課主査 それでは、再び説明をさせていただきます。

座って説明させていただきます。

まず、草津市の公共交通全体を取り巻く概況ということで、簡単に説明をさせていただきますと思います。

お手元の資料5になります、都市計画マスタープランの第4番の、3ページ、4ページを見開きでござんください。

今、前面に出ております絵が真ん中に書かれておると思うんですけども、これが草津市の将来都市構造ということで、マスタープランの中に書かれておるんですが、草津市は、JR草津駅と南草津駅を中心とする北部、南部の中心市街地がございまして、これを挟み込むような形で、国道1号線あるいは大津湖南幹線といった広域幹線軸が南北に縦走しております。

市域の北の端には琵琶湖博物館や水生植物園といった、水生植物園、水の森などが立地する烏丸半島がございまして、ここには、観光船が発着する港湾も要しております、市の重要な観光資源であるということとはもとより、南琵琶湖の周辺、観光の核として、定位置での展開が見込まれるところとなっております。

また、市城南の端、こちらになります、こちらは、大津、草津にまたがる琵琶湖文化ゾーンが立地しております、草津市域の部分におきましては、学術研究ゾーンに立命館大学、医療福祉ゾーンに滋賀医科大学附属病院、精神保健総合センター、あ

るいは長寿社会福祉センター、障害者福祉センター、第一琵琶湖学園、草津養護学校等々、各種広域レベルでの機関的な医療福祉施設が立地しておるような状況がございます。

また、松下電器産業やダイキン工場といった大企業の工場が立地しておりまして、隣接の立命館大学などを初めといたしまして産学連携の拠点ともなっております。

また、交通インフラとしても、名神高速道路草津田上インターチェンジが立地しておりまして、今月の23日になりますが、新名神高速道路の開通によりまして、名神高速道路と新名神高速道路のジャンクション機能が付加されるなど、広域的、複合的かつ高度な都市機能の集積が見込まれるところとなっております。

こういった地域特性から、都市交通、公共交通のシステムを構築する上では、非常に高度な課題も一方では山積しております。

特に、今、後半申しました、地域南部の交流建築物拠点核と、南草津を結ぶ公共交通に対する需要は非常に高くございます。立命館大学の学生さんの通学でありますとか、あるいは滋賀医大を含めまして、福祉ゾーンへのアクセスというようなことで、非常に需要が高い。

現状のバス路線の運行本数なんですけれども、こちらも、南草津から立命の方に行く路線については、他の路線よりも群を抜いて厚くなっております。

この、今映っている絵については、資料4の方の8ページ周辺にございますので、またあわせてご参照いただきますようお願いいたします。

国道1号線を中心といたしまして通過交通量が非常に多ございまして、道路インフラが飽和状態にございます。慢性的な交通渋滞によって、バスの速達性・定時性の確保が非常に困難となっているような問題も発生しています。

また、県下随一の医療福祉ゾーンへのアクセスということで、特に、高齢化社会を背景にいたしまして、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の要請が高いことは必然ではございますが、そのマネジメントが十分にできているかどうかということは非常に言いがたい状況ではございます。

また、特に、近年の地球温暖化防止に代表される環境負荷の低減ということで、すべて社会経済活動については課題となっておるところだと思っておりますが、先ほど申しました産学連携の発信拠点として、その周辺地区の公共交通について、環境的に持続可能な交通需要のマネジメントとしてモデル提示していくべき使命があるというような認識もございます。

公共交通システムを軸といたしまして、環境的に持続可能な交通のシステムを、先

進市として展開が求められているというようなこともございます。

また、北部の烏丸半島を中心といたしました南琵琶湖観光については、今の現状、京都などへの観光地に宿泊される方が寄られるというような格好で、非常に活況なんですけれども、通過されていくというような通過型観光となっておりますことから、本市の中心市街地の方に散在する、特に、本陣とかそういった歴史的な観光資源とのネットワークというものが脆弱な部分がございまして、滞在型観光へのシフトによる地域交流、あるいは中心市街地の活性に向けては、このような観光資源のネットワークを、公共交通なりのネットワークとして強化してまいりたいと考えております。

また、近江大橋に通じます大津湖南幹線につきましては、この沿道につきましては、大規模商業施設、新浜のあたりにはイオンモールができると。あるいは市域北部の駒井沢のあたりにはマックスバリュウができてくる。あるいは中ほど、木川町あたりには、コーナン、ハズイ、ジョーシン等々の大型ショッピングセンター等が立地が盛んでございます。

こういった生活利便の施設についてのアクセスというのは、自動車での来店を前提としておりまして、今後、じゃあ車に乗れない方、高齢化社会が進んで、車に乗れない交通弱者が爆発的に増加したときに、じゃあどうやってそこに行くんだという問題が必ず出てくるかと考えております。生活支援にかかわる公共交通軸、いわゆる生活交通の軸の設定も必要となってまいります。

こういった都市機能上の課題もさることながら、依然、公共交通空白地、不便地の解消並びに障害者の方や高齢要介護者の方などの、移動の制約のある方々への公共交通の利用機会の確保については、地域住民の方から強い要望もございまして、特に、お手元の資料4、9ページ周辺の絵にございますように、地域へのニーズに応じた、使える公共交通ネットワークの構築並びに、例えば、デマンド運行でございましてとか、こちらの有償運送運営協議会の方で議論となります、ボランティア輸送などの自助活動への支援等も含めまして、新しい公共交通モードの構築が急がれているという、草津の課題の認識でございます。

都市交通計画レベルと生活交通レベルの課題、こういった二つの課題が草津市の特殊性でもございまして、こういう複合的な、かつ多面的な課題解決のためには、事業者の方あるいは行政のみならず、あらゆる分野の方々が、関係者が一丸となって、一定の総合計画のもとに、具体的に連携をしていくということが公共交通の活性化全体の活性化再生につながっていくことだろうと考えております。

お手元の資料7をごらんください。

これより、地域公共交通総合連携計画の策定についてということでご説明させていただきます。

その連携計画の策定の目的でございますが、公共交通の活性化を軸といたしまして、あらゆる分野の関係者が連携し、主体的に取り組むべき目標、実現手段について計画策定していこうとするものでございます。

資料7の表紙、中ほど2の策定事項というところを見ていただきますと、じゃあ、どういう内容を決めていくんだということでございますが、まず、5点ございまして、基本方針、計画の区域、目標、そして、その目標の達成手段としての事業、具体的な事業と実施主体、計画の期間、以上5点を定めることとなります。

計画の目的が、あらゆる分野の経済活動であったり、あるいは行政の施策との連携趣旨といたしますことから、いろいろなさまざまな形の事業計画でありますとか、異分野の連携というものが予測されるんですけども、円滑な都市交通ネットワークの整備や地域住民の生活交通の確保はもとより、中心市街地活性化の取り組みでありますとか、あるいは商工観光業の振興、そして、福祉、教育分野とのタイアップによる移動支援の充実、あるいは地球温暖化防止の取り組みなどとの連携も、こういう公共交通の一部としてとらえた中で計画することによって、国が支援いたします地域公共交通活性化再生総合事業というものに採択される可能性もございます。この地域独自の多様な事業形態を所要する、パッケージによる補助金というものも得ることも可能になってまいります。また、この連携計画策定のための調査についても国の支援制度が用意されております。

あと、計画策定の流れといたしましては、都市計画マスタープランなどの各分野の上位計画に定める基本方針でありますとか、あるいは過年度に実施しました調査結果などをベースとしながら課題整理を実施いたしまして、市域全域において実行すべき目標であったり事業、あるいは地域別、あるいは住民属性別のニーズに応じた多様な形態で、丁寧な公共交通ネットワークサービスレベルの充実を実現するために必要な調査研究を実施していくこととなります。

以上でございます。

○内田産業建設部主監 ただいまの事務局よりの説明でございますが、何かご質問はございますでしょうか。

ないようでございますので、恐れ入りますが、これより10分間の休憩をとりたいというふうに考えております。

開始でございますが、2時25分といたしますので、よろしくお願ひしたいと思ひ

ます。

(休 憩)

○内田産業建設部主監 それでは再開をいたしたいと思います。

第1回目ということでございまして、福祉有償運送につきまして、その概要等を、再度、井尻首席専門官の方からご説明をいただければと思いますので、よろしく願います。

○井尻委員 そうしたら、簡単に説明させていただきます。

今さっき配られた資料の中の横向きの分ですね、有償運送運営協議会についてというデータを見てください。

この協議会に与えられた使命といいますか、それにつきまして、一番目にとりますのは、NPOさんとかが、福祉の自家用有償運送、これをしたいというときに、この協議会に対して登録の申請が出てきます。その登録の申請を皆さんで協議していただきまして、登録してもいいか、だめなのかという判断をこちらの方でしていただき、協議が整った部分につきましては、運輸支局の方で受け付けをするという形になっておりますので、それが、どちらかといいますと、この協議会のメインテーマになるのかなというふうに考えております。

ただ、今、草津市さんに確認しますと、今現在、その登録を申請しておるという方はいないということですので、今後出てくれば、そういう形の申請をしていただくという形になります。

それと、この右上ですね、運営協議会のところ、市町村運営有償運送に当たっては、地域公共交通会議、市町村さんがやる部分については公共交通会議でやると。NPOと民間団体がやられる場合につきましては、この福祉の協議会で審議するという形になります。メンバー的には、今日集まっていたいただいておりますこのメンバーという形になります。

登録、それらを受けますと、自家用自動車による有償運送が可能になるということで、いろいろ運送の対象とか、これにつきましては、福祉有償運送の場合は会員としている者が対象であると。事前に会員を登録しておいてもらって、その登録された人だけを運んであげるといった形になります。また、いろいろ法律とか制度とか、その遵守事項等がありますので、そういうものに違反したり、行政処分を受けたりするという話になると取り消しになるという話にもなってきます。

次のページを開いてください。

これはどこの施設も同じなので、大阪の支局がつくっておるホームページを見ていただいてもそこに出ておるところなんです、定義といたしましては、自家用有償旅客運送のうち、タクシー等の公共交通機関によっては、要介護者、身体障害者等に十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO等の非営利法人が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して、当該法人等の会員に対して行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送であるという形に定義されています。

位置づけとしましては、登録制度になっておりまして、この協議会で承認が得られれば2年間ごとの更新と。ただし、一度更新すると、特に、行政処分とか違反であるとか、事故を起こしていなければ、次からは3年という形の更新になっています。その更新のときも、この協議会で、また更新してもいいかどうかを議論していくという形になります。

運送の主体といいますのは、ここに書いておるようなNPO法人さんと、こういう方々が運送主体になり得るという形になります。

運送の区域につきましては、草津市につきましては草津市と。もしもそれが草津市以外であれば、それ以外の自治体にまた運営協議会をつくっていただいて、そこで登録してもいいかどうかを議論していただくという形になります。

対象者につきましては、これはイ・ロ・ハ・ニと4種類の方々がおられるんですが、イとロにつきましては、そのまま、登録の状況がそれであれば認めますよと。ハとニにつきましては、米印のところに書いてますように、運営協議会、この場ですね、ここにおいて当該者の移動制約の状況について、運送の対象とすることが適当であるということが確認された人たちという形になります。

使用車両につきましては、乗車定員11人未満ということで、いわゆる乗用車という形になります。11人以上になりますとバスになりますので、ここでまた、ここに付きましても、イ・ロ・ハ・ニ・ホということで、寝台車、車椅子車、兼用車、回転シート車、そして、セダン車という5種類の登録ができるという形になります。

右側にいきまして、収受する対価なんです、これにつきましては、基本なんですけれども、①のところ、当該地域におけるタクシーの上限運賃のおおむね2分の1の範囲内であるということで、その出てきた登録のときに料金表等もついていきますので、それが妥当であるかどうかというのもこの場で協議していただくという形になります。

また、対価に該当しない、いろいろもろもろありますが、それにつきましてはここに書いてあるとおりで、また読んでおいてください。

めくっていただきまして、運転者、その登録した自家用運転者、自家用乗用車に乗っている人ですが、条件が、この辺に①、②という形になっておりますので、そういう条件をクリアする人でないと運転できません。

米印のところに書いてますように、セダン車の場合、セダン車を使用する場合については、1と2に加えて、運転者または同乗者が介護福祉士、または国土交通大臣が認定する講習を修了している方になります。

その次に書いてます講習実施機関というものはこういうところがありますよというふうに書いております。その講習の実施機関と受ける講習の内容がその次のところに書いてあります。

ずっと下について、また、このセダン運転者につきましては、いろいろ条件がまた加えられておりますので、例えば、下から二つ目の枠のところですね、講習内容、いろいろ1から7まであるんですが、それに加えて、また別途講習を受けていただく必要があるという形になっております。

そして、また、その登録団体につきましては、運行管理等、責任持ってやってもらわなあきませんので、その辺につきまして、だれが運行管理者になるんだとかというのも、登録の申請の中にはちゃんと書き加えておいてもらうとか、事故が起こったときの保険はどうするんだとか、そういうものも、いろいろ登録の申請書に添付したものをこの場で皆さんに見ていただきまして、妥当かどうかを議論していただいて、妥当であれば登録を認めるという形のものになりますので、今後、福祉の自家用有償運送、これについて登録を申請したいという団体が草津市さんから出てきましたら、また皆さんに集まっていただいてそれを議論するという形になりますので、連携計画の中で福祉事業をいろいろ刷り込もうというのも一つですが、その登録の申請に対して、その他で、丸かバツかというものを皆さんで検討していただく場でもあるという形のをちょっと公認していただきたいなというふうに思っておりますので、よろしくお願いたします。

簡単ですが、以上です。

○内田産業建設部主監 ありがとうございました。

本協議会の全般について説明をしていただきました。

それでは、本日の1番目の議案に入らせていただきます。

会長並びに職務代理者の選任についてでございます。

本協議会設置要綱第5条第1項により、会長は委員の互選により定めると規定をされておりますが、いかが取り計らいでしょうか。

○前野委員 事務局案がありましたら。

○内田産業建設部主監 はい、ありがとうございます。

事務局案ということでございます。

事務局といたしましては、本協議会委員にご就任いただいております、龍谷大学社会学部教授の村井委員におかれましては、障害者福祉を初めとした広範な福祉領域に深い学識を有しておられまして、本市介護保険介護認定審査会会長並びに本市地域包括支援センター運営協議会議長を務めておられます、そのフィールドワークの実践から、高齢者、障害者の生活実態把握にも明るく、また、大津市福祉有償運送運営協議会会長ほか、交通福祉分野の先進地であります枚方市の審議会会長等も歴任されておりますことから、ぜひとも本協議会の会長に就任をお願いしたいと考えております。

委員の皆さま、いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

ありがとうございます。

委員各位のご賛同をいただきましたので、村井委員に会長にご就任をお願いしたいと思っております。

村井委員、ちょっと恐れ入ります、会長席の方をお願いいたします。

それでは、ここで村井会長に就任のごあいさつをお願いしたいと思います。

どうぞよろしくをお願いいたします。

○村井会長 龍谷大学の村井です。

有償運送運営協議会、かねてから、各所でこういうものができていて、まさに高齢化社会に向かっているという中で、実は、今日の話にもありましたけれども、交通というのは、決して移動手段というだけではないに、やっぱり生命線という言葉がありますが、まさに生きる線なんです。移動できないと人間生きれない。その移動できない人がどんどんどんどん増えていく世の中になっています。

草津市は、立命館大学があつたりして、高齢化率というのは他市町村と比べてちょっと低いんですけども、実は、高齢化率というのは、若者が多いというだけの話であつて、高齢者はどんどんどんどん増えていく、障害者もどんどんどんどん増えていく。特に、団塊の世代がもう高齢者に、もうあと5年もしたらなるわけですけども、そうなってくると、もう本当に多くの方々が高齢化、障害、というような問題を持つことも見えるわけで。

早急に、まだ30年先、40年先という話じゃなしに、もうほんとに目の前にそんな問題を抱えているという認識を持ってやっていっていただきたい。そのときに、実際に生きるということが非常にままならない状況というのがやっぱりあるという中で、こういう有償運送というものについて確立していただけたらなというふうに、長いこと思ってたのが、やっとここで運営協議会ができたということで、ありがたいなと思っております。

大津市でも先般始まりまして、実際に利用されている方が、非常に利便性がよくて、一挙に力が入っていると皆さん伺いますので、ぜひ草津市でもこれを打ち上げていただいて、実際に交通機関を利用しにくいという方々にとって、利便性の良いものにしていきたいと思うわけで、この中で皆様方にいろいろなご意見を伺いながら協議していきたいと思っております。

今後とも、よろしく願いいたします。

○内田産業建設部主監 どうもありがとうございます。

それでは、会長にご就任いただきましたので、早速ではございますが、これより会長に議事の進行をお願いしたいと思います。

村井会長、よろしく願いいたします。

○村井会長 それでは、議事に従いまして進めさせていただきます。

では、二つ目ということで、付託事項審議ということで、公共交通システムの中で果たすべく有償運送の役割について課題抽出という議題が出ております。

とりあえずは、事務局の方からご説明いただけますか。

○内田産業建設部主監 すいません、恐れ入ります。

○村井会長 ごめんなさい、そうですね。先に、職務代理者の。ごめんなさい。

第1番目の議案としては、職務代理者の選任ということで、じゃあ、事務局の方からご説明いただけますか。

○内田産業建設部主監 職務代理者の選任でございますが、本協議会設置要綱第5条第3項により、あらかじめ会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、村井会長にご指名をお願いしたいと思います。

○村井会長 それでは、片岡委員をお願いしたいと思いますので、よろしく願いします。

○片岡委員 今、ご指名を受けました片岡と申します。

一生懸命やらさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

○村井会長 それでは、設置要綱の第5条第3項の規定する職務代理者として片

岡委員にお願いいたしますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、すいません、二つ目の議題として、付託事項の審議ということで、先ほどこちょっと先に進んでしまいましたけれども、事務局の方からご説明いただきたいと思ひます。

○川元都市計画課主査 それでは、資料といたしましては、資料4の、草津市バス交通調査検討業務報告書。それと、ちょっと後にお配りさせていただきました、タイトルないんですけれども、補足説明に有償運送対象の精査という冊子を使いながら、簡単に説明をさせていただきます。

まず、移動支援。草津市の公共交通システムの中で、福祉有償運送が果たすべき役割を議論する前段として、市の移動支援の現状、あるいは乗合旅客、公共交通の現状というような格好で触れさせていただきたいと思ひます。

公共交通の乗合旅客運送の現状につきましては、前段の説明の中でもさせていただいておりますけれども、お手元資料4の8ページから11ページの絵から申しますと、草津市には公共交通空白地・不便地というのがございます。

11ページをごらんください。

いわゆる、公共交通空白地・不便地というのは、500メートル以内にバス停がないというような分野から言われておりますが、そういう経緯でこの絵は描かせていただいておりますけれども、草津市の北部、芦浦町、長束町、上寺町、あるいは湖岸の方に行きまして、下寺町、志那中町、下がりまして、北山田町あたりが公共交通空白地あるいは不便地というような格好でございます。また、南草津駅と草津駅の間、はざまに存在します木川町周辺、あるいは西矢倉地区というようなところが不便地という格好で、非常にバスの路線が薄いというような格好になっております。あと、瀬田駅と南草津駅のはざまにございますような南笠町、笠山地区というようなものも、行き先によっては、草津方面に出る便がないといったような状況もございまして、不便地となっております。あと、市域の東の端に位置します、青地、東草津、山寺新田地区にかかけまして、バス交通の不便地区、空白地が散在しております。

当市におきましては、乗合バス事業につきましては、基本的にすべて民間企業路線において実施しております。空白地・不便地の発生というのは、いわゆる採算性と兼ね合い、いわゆる需要が少ないというようなことからバスが減便される、減便されたら使いにくくて乗れない、こういうような悪循環の中で発生しております。

しかしながら、こういう地域こそが高齢化率等が非常に高い、旧来の在所であった

りする地域でございまして、あるいは冒頭のあいさつにもございましたように、昭和40年代から50年代にかけて開発された、団塊の世代なり、それより少し上の世代の方が住まわれる地域となっておることから、交通弱者と呼ばれる、本当に公共交通が必要とされておられる方が確実におられます。数が少なくても確実におられます。

資料13ページ以降が意識調査の結果なんですけれども、特に、中ほど、アンケート調査、外出目的のところ、60代、70代の高齢者の方のニーズといたしましては、買い物、通院といったもののニーズで公共交通を使いたいという、日常生活の生活圏内の移動手段の確保というのが喫緊の課題となっております。

また、その公共交通へ乗れない、いわゆる単独で乗れない、あるいはノンステップあるいは低床とか、バリアフリー化がされてなくて、公共交通の利用機会が損なわれている、そういうような部分につきましても、緊急に対策を講じていくべき問題と認識していますが、現状はそうではないというような部分もございまして。

あと、すいません、バスの方は若干そのくらいにさせていただきまして、後ほどお配りさせていただいたこちらの資料を1枚開いていただきますと、草津市の移動支援の現状という形で横の表がございまして、いわゆる福祉関連施策で、市の方が事業を実施している、あるいは制度を設けているといった事業を実際書き出してみまして、実は1月16日の日ですか、庁内の方で関係課の担当者が寄って、いわゆるこういうボランティア輸送をする上で、関係してくるような市の各課の施策あるいは制度について、概要とこの状況というものをちょっと意見を出してもらったものです。

完全にまとまっているわけではございません。議論の中で、今後、精査していくということとさせていただきますが、例えば、草津市の福祉バスの現状につきましては、市のバスが1台、もう1台は委託車ということでやっております、基本的に、もう団体の貸し切り、どこそこに行くというようなことで、社会福祉事業に該当する団体が申し込まれて、それに対して、予約に応じて貸し切り運行をするというようなことになっております。

福祉バスですので、基本的に無料で運行しております、今、現状の試乗実施の課題としましては、白ナンバー車でございまして、この白ナンバー車については、ジュニアシートがないと子供が乗せられないでありますとか、福祉事業でないと利用できない、教育部門の事業では利用できないなどの課題があるということでございました。

一方で、この空白地の方の輸送に福祉バスを1台回せないかというような議論もあ

りまして、しかし、その福祉バスを1台、空白地輸送にという議論はせずに、例えば、公共交通施策の中で、コミュニティバスであったり、運行補助であったり、あるいは違うモード、乗合タクシーであったりというような議論をしてくださいというようなことで、福祉バスの方の整理はさせていただいているところでございます。

あと、市の温浴施設が、なごみの郷あるいはロクハ荘といった二つの温浴施設がございまして、こちらの利用者のための送迎バスといたしまして、65歳以上の市民の方に巡回バスが出ていると。このような巡回バスについても、あのバスに乗せてもらえへんかと、途中でおろしてもらえへんかというような実はニーズも寄せられておるんですが、で、その可能性についてはどうなんだというような話もさせてもうたんですけども、運行ルート、毎日出ているわけではない。運行ルートが曜日ごとに決まっていると。あるいはぐるぐる市内を巡回して、長い時間をかけて目的地に行きますので、当然、短距離に、ショートカットで行ける場所ではないので、利用はしづらいというようなことで、これも公共交通の利用に使うことはできないでしょうということでした。

また、草津市の社会福祉協議会の方で、送迎ボランティア事業という形で、福祉車両の方、軽自動車の福祉車両の方を2台所有して、無償のボランティアを募りまして、移動困難者の方の送迎をされているということでございますが、どんどんボランティアのすそ野を広げていくには、有償ボランティアとして継続性を担保した方がいいのか、あるいは無償のままというもので続けた方がいいのかというような課題もありますということでした。

また、あと、障害者の移動支援事業ということで、いわゆるケアプランによって支給決定された範囲内において、ヘルパー事業所等が中心となりまして、有償による移動支援を実施すると。これにつきましては、特定旅客運送事業あるいは4条限定を取っていただきまして、いわゆるタクシーと同じ免許を取っていただいて、緑ナンバーでやっておられる事業者さんが大半でございます。

しかしながら、これも低料金ではあるんですけども、通勤・通学などの長期にわたる継続利用は不可ということで、社会参加と言われる中でこういうものが使えるのかどうかというような課題もございましたし、いわゆるフォーマルサービスであるところで、オプションサービスではございませんので用途に制約がある、ケアプランによって制約されるというような部分があって、じゃあ、急に墓参りに行きたくなったから使えるというような使い方はちょっとできないというようなことも課題として上がってました。

あと、ファミリーサポート事業といたしまして、いわゆる保育ボランティアの提供会員、利用会員という格好でつなぎをつける事業があるんですけども、いわゆる保育サービスのボランティアなんですけど、こちらの中で、学童保育だったり保育所に迎えに行くというようなことをございます。自家用車で迎えに行く。ただ、その迎えに行くことだけをボランティアでしてくれということになると、このファミリーサポート事業は有償ボランティアでございまして、1時間700円というような設定をしております。じゃあ、基本的には保育の中で輸送があるということなんですけれども、その場合、保育サービスの一環として、今、運送法上、許可は不要であるということであるんですけど、輸送だけというような依頼も結構多いことから、少しグレーゾーンであるというような認識を持っております。

また、そのボランティアに運転者資格要件などを設けておりませんので、安全管理の方が不安でもあるという声が利用者の方から聞いておるといようなことをございます。

その辺で、預かり、保育と送迎を分けた方がボランティアさんにも負担が軽いのではないかということで、ボランティア有償運送との連携というものを今後考えていってはどうかという声が出ておりました。

あと、福祉タクシーチケット助成事業ということで、障害者自立支援課の方、あるいは長寿福祉介護課の方でタクシーチケットの交付をしております、対象者は、障害者、身障者3級以上、あるいは要介護度3以上の高齢者の方ということでやっており、いわゆるタクシーの金券を交付しているパスなんですけど、実額上限が1,200円、視覚障害者、腎臓障害をお持ちの方につきましては、月額料で2,400円というような格好でやっておりますが、実額1,200円ですので、それでタクシーに乗られるということは、どれだけの頻度で乗られるか、どれだけの助成になるかという部分で、いろいろな課題があるということをございます。

あと、資料の表側にちょっと戻っていただきまして、いわゆる交通弱者って何なんだと。私ども都市計画課の方から、都市計画の観点で、輸送の方、公共交通の方を考える。その中で、福祉有償運送の方も一部として考えるという、今回のアプローチの中では、交通弱者というのが、イコール障害者の方であったり、高齢者の方であるということだけではなくて、私どもとしましては、自家用車に乗れない、使えない人、これを交通弱者と呼ぶんだという、少し共通認識をしておきたかったということで書かせていただいております。

そんな中でも、高齢者の方で運転をしない方でも、例えば、公共交通が厚く配され

ている、そういう幹線バス路線の沿線住民の方については、余り困っていない状況、比較的困っていない状況ではあります。

また、新交通バリアフリー法等につきまして、公共交通施策におけるバリアフリーについては、市の努力義務も発生しております。いわゆる公共交通機関に乗りたくでも乗れない要介護者や障害者の方などの利用機会を確保していくということは、市の努力義務でございます。

そこで、市として対応していくべき移動制約者の対象といたしましては、地理的な移動制約者、その交通空白地、不便地におられる、運転をしない高齢者などということ。あと、いわゆる障害をお持ちであったり、あるいは要介護状態のご高齢の方というような方々を主として対応していく移動制約者という形で認識しております。

また、補足説明3、輸送手段の比較ということで、いろいろな公共交通モードがあるんですけども、その特徴を表にしてまとめております。

路線バスにつきましては、草津市の場合は民間路線で運行しております、基本的に、定期路線、また、サプライ型、停留所で乗りおりする、だれが乗ってもいいパブリック型です。運賃は140円から420円というような設定になっております。こちらが運行されるに当たっての市からの委託でありますとか補助金というのは、現在、出していない状況でございます。

本市の事情としましては、立命館大学路線を除きまして、大半は赤字になっているというふうにお聞きしております。

あと、コミュニティバスなんですけれども、コミュニティバスは、隣の栗東市さんなどがやっておられますが、基本的にバスの運行主体が市にかかわると。運賃は大体200円、一乗車200円定額というのが多いということです。

草津市の場合、このコミュニティバスをやろうと、コミュニティバスの試行運転を想定した運行補助というのものも、実際、昨年度、常盤地区、公共交通空白地の常盤地区でやったんですけれども、不調であったというようなことですが、しかしながら、いまだに町内会要望という形で上がってくるのは、バスを走らせてくれ、便数を多くしてくれというような住民のお声という形で上がってきておるのはバスという形でございます。

道路運送法の改正によって柔軟に取り扱われるようになった、いわゆるデマンド運行、いわゆる小型バスであったり乗合タクシーにつきましては、基本的に、民間の運行手段がございしますが、市でやっているところが多いです。いわゆる形としては、ドア・ツー・ドアの形態から、タクシー停の停留所を設けられました部分、結局、停留

所があって、時刻表があるんだけど、電話予約をしないと走りませんよというような走り方をするセミデマンド形式も主流となっております。

運賃としましては、大体、一乗車300円、定額平均というのが多ございます。

運行に係って市の方が負担するべき経費は、実際に走った分と利用者さんがお支払いする運賃の差額について、定損額を補填していったような仕組みで運行されているケースが多ございます。コミュニティバスにかわる小規模事業の、柔軟な、費用対効果のある方法であると認識されて、草津市も、議会の方からも、各会派から要望が多勢に出ております。

そして、この有償運送なんですけど、先ほど、首席専門官の方からご説明がありましたように、運行主体はNPO等でございます。基本的に個別輸送で、ドア・ツー・ドアを基本としますフルデマンドです。

ちょっとすいません、発着地は市内と書いてます。発着点いずれかが市内ということでご理解いただきたいんですけども、路線設定はございません。ドア・ツー・ドアです、個別輸送です。料金設定がおおむねタクシーの半額になります。いうようなことで、もし申請が上がってきた場合については、こちらの有償運送運営協議会の方で、いわゆる運行される団体の資格要件並びに料金設定についても、こちらでオーソライズするというようなことになっております。

運行に係る委託補助について、基本的に自主運行を旨としますので、それは実施されない。ただ、こういう協議会の運営事務費でありますとか、登録に係る、あるいは運転者講習等の支援とか、いわゆる側面支援については、市の方なりも検討していかなければならないということでもあります。

本市としましては、そのドア・ツー・ドアの要望が多ございますが、そのドア・ツー・ドアの要望をされている対象の方というのが、実際に、本当に、じゃあ100メートルも200メートルも歩けない方なのかどうかというような部分は、今後、精査というような格好で考えていきたいと思っております。

あと、一般タクシー、介護タクシーについては、本日ご列席のタクシー業者さん等で運行いただいております、こちらについては、既存のフルデマンド、ドア・ツー・ドア、個別輸送、今の現状の料金設定が初乗り620円、260メートルごとに80円というような料金設定が多いと聞いております。

市の方からタクシー事業者さんの方に委託なり、補助なりということは現在しておりませんが、先ほどご紹介いたしました施設の助成等は、障害者の方、要介護者の方についてさせていただいております。

このようなちょっと運送モードであるというような中で、あと、本市の事情もご説明させていただいた中で、本市の公共交通システムの中で、福祉有償運送制度がどういった役割を果たすかということについてご議論いただければ幸いです。

以上で終わります。

○村井会長 ありがとうございます。

それでは、今、ご説明いただいた、有償運送についてご理解を深めていただいて、今後、これの法律がやっとできたわけですけれども、今までの草津市の公共交通の状況等を踏まえて、有償運送の必要性みたいなものが説明があったんですけれども、この有償運送について、あるいは全体的なことでも結構ですので、何かこう、それぞれのところから疑問であったりとか、ご意見であったりとかということがあったら、ここで、今までずっと聞きっ放しでしたので、今までのわからないところであったりとか、ご質問いただけたらありがたいなと思います。

どうぞ、どなたからでも。あるいは実際にそれを利用される、今後、有償運送にかかる主体とか、また、利用する立場から、ご意見とかいただけたらと思います。

どうぞ、どなたからでも結構ですので、今までのところでご質問等がありましたら。

○加茂委員 名称の関係なんですけれども、草津市有償運送運営協議会になっているんですけれども、運営協議会自体ですね、法律でいけば、市町村運営有償運送協議会とか、過疎地有償があるんですけれども、それから福祉有償協議会があるんですけれども、これは、一応、この中でいえば、先ほどから話がありますけれども、福祉有償運送という形でさせてもらってよろしいですね。そのような形で理解させてもらったらよろしいでしょうか。

○川元都市計画課主査 お答えさせていただきます。

まず、市町村の有償運送につきましては、タクシー事業者等によることができない場合というような状況でございますので、本市の場合についてはできないと認識しておりますし、過疎地有償運送の方につきましては、過疎地特措法の中で指定される地域でないといけないということでございますので、草津市は過疎地特措法の該当地域ではございませんのでできない。ということは、加茂委員の方からご指摘がありましたように、福祉有償運送のみの形態で実施していくということでございます。

○加茂委員 もう1点よろしいでしょうか

今までお話の中で聞いている部分で、高齢者というのが入っているの、交通空白地帯の高齢者の方とかいうことで入ってるんですけれども、今、現段階では、福祉有

償運送ということであれば、身体障害者等になると言われるわけですがけれども、それはどのような形で理解させていただいたらよろしいのでしょうか。

○川元都市計画課主査 先ほど、運輸局の方から説明をいただいた資料の中で、いわゆる1枚めくっていただいて、身体障害者、要介護者、要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害を有する者、しかし、ハ、ニの場合については、運営協議会において、当該者の移動制約の状況について、対象とすることが適当であることが確認された者であることということでございまして、基本的に、要介護者、身体障害者、身体障害者の中でも、移動制約に該当する障害の方をお持ちの方という形で基準を一定決めまして、承認をもらいまして、あと、要支援者あるいはその他の内部障害の方等につきましては、適時、こちらの協議会の方で対象になるかどうかというのを詰めていくんですけれども、後の議論になるとは思いますが、その基準づくり、あるいは判定については、別組織をつくりまして、この協議会の中から何名かの委員さんをもちまして、判定委員会的なものをつくればと考えております。

○村井会長 恐らく、今の加茂委員のご質問というかご意見という、草津市有償運送となると、ちょっと枠組みが違うんじゃないかと。きょう、話に出てる話というのは福祉有償運送やけれども、草津市有償運送運営協議会という名称をつけてるのに対する、反面、僕はそうとってるんですけれども、疑義じゃないかなと。やっぱりちょっと誤解を受けるおそれがあるので、それで、何で福祉をつけてないのかというようなことかなと理解したんですけれども、違いますでしょうか。

○加茂委員 現実には、今、お話ありまして、わかるんですけれども、ただ、私らこの場にいてる者については、この場で福祉有償運送ということでわかるわけですが、実際、一般市民の人から見た場合については、全般的に広報されている分については、高齢者と、それから障害者等になってるんですけれども、その分でいけば、全員が乗れる、高齢者の方、健常者の方も含めて全員の方が乗れるというような解釈をされるというのが懸念される分がちょっとあると。

そうすると、今、タクシーだけでなくして、先ほどお話がありました、コミュニティバスとか、そういったバス関係も全部ひっくるめて、公共交通全体についても影響が出るという恐れがあるんじゃないかというわけで確認した次第でございます。

○村井会長 特に、今のお答え、資料2のところ、先ほどご説明あった、一番上のところに、草津市公共交通活性化再生協議会というのを置いて、その下に、いわゆる分科会機能として、一つは、地域公共交通会議というのと有償運送運営協議会、

こういうのを設けてるわけですがけれども、ここには、いわゆる一般のタクシーというのは、これは乗合タクシーなんですかね。また違いますか。そうですね。ですから、ここでは全く一般が入ってないという。

そういう意味でいくと、今、加茂委員がおっしゃっている福祉という言葉を入れることについて、特に大きな問題はないんだけど、言い切れないというのに何か理由があるのであれば、ご説明いただいてもいいかなと思うんですけども。

今おっしゃったというのは、やっぱり誤解を招く、一般市民にわかりにくいというか、先ほどもおっしゃったように、いわゆる高齢者であれば、要介護認定にかかわらず乗れるというように、その有償運送というとらえ方をされると、かえって市民の方が誤解をして問題になるん違うかと。福祉という、これ、もともとは、大きな名称で言うと福祉有償運送ですよ。だから、そこにあわせてから、法的根拠これですよということになるけれども、草津市が、その名称に入れなかったらというようなとらえ方もできるかと思うんですけども、いかがでしょうか、その辺は。

○川元都市計画課主査 特に、できることというのは、先ほども申しましたとおり、福祉有償運送だけですので、福祉を入れなかったということの理由はないんですが、名称変更までということであれば、こちらの協議会の方から、この場でそういうお話であれば、要綱改正、要綱の名称を変えるということにつきまして、どうなるかというのは、ちょっと中で調整させていただきたいんですけども。

特に理由というのはございません。

○村井会長 そうすると、分科会機能ということですから、これ、もし名称を変えらば、もう一度酌み上げて、親会議、再生会議協議会ということで、諮っていただけるわけですか。

○川元都市計画課主査 そうですね、この設置の根拠となる設置要綱の方が市の方の要綱になりますので、そちらの方の改正になるのかということになるんですけども、ちょっとそういう話については、中で一回調整させていただくということで、もし名称を変えるということであれば、こちらで、そのようなことでご異議がなければ、ちょっと中で調整をさせていただきますけれども。

○垣見委員 すいません、あの今のお話は、難しくてよくわからないんですけども、全国的な動きを見てみますと、公共交通の活性化を目的とする会議の分科会として、従来どおりの枠で考えるのではなくて、障害者とか高齢者、要介護者やその他の人などを包括して、そのことを考えていかないと、どうにもならないと思うんです。

そういうことを考えると、福祉という名前をつけると、余計に枠が狭くなって、新

しくこの会をつくる意味が薄れるんじゃないかと。

○村井会長 というようなご意見。

もともと、そのつけられた意味みたいなものが、わざわざ福祉を抜いたのか、それとも、要するに、余り意識せずに。

○川元都市計画課主査 余り意識せずにです。

○村井会長 そういうことで、だから、まずは、公共交通機関、草津市の取り組みとして、今後、今の意味合いがあるのであればあれなんですけれども、その辺をきちっと協議していただいて、加茂委員の方の、今現在のままでいっても、内容的にはその確認ができたらええという。

○加茂委員 問題はないんですけども、ただ、そこら辺が、実際、先ほどお話、そういう形を聞いたときに、実際、そうしたら、この運営協議会というか、今現在、法律的に決まったことについて、そうしたら、台なしみたいな格好というか、私としたら、今後、そういう形が出てくるというようなことが懸念されるんじゃないかと思うんです。

○村井会長 かなりあの、名称の問題というのは、会議自体の役割とか機能みたいなものをあらわしてますので、草津市の姿勢として、今言われたような、将来的な問題も含めて名称を考えられているんやったら、それはその一つの考え方もありましようし。

それから、いわゆるここで何をするかという機能的な問題でいきますと、ついてる方がわかりやすいのは事実。その辺のところは、少しきちっともう一度、全員協議会なりの方で議論いただいた方がいいかと。

そこにこだわってないととらえてもいいんですか。必ずしもこだわっていない、この役割はこうやということをきちんと明記していけば。

○加茂委員 そうですね、だから、実際に一般市民の方が、どういう形だという理解していただければ、こんな形というものであればいいんですけれども、それが、今現在、要綱でもそういうのありますけれども、空白地帯の方、あるいはまた要望がありますというような形で出てくれば、そういうような問題が出てくるんじゃないかなという気が。

だから、そういうことも全部ひっくるめて、交通弱者ということになってくれば、交通弱者自体もなくなっていくというようになってきた場合には、そういうような部分まで発揮してくるんじゃないかと。

そうすると、今、タクシーだとかバス全体、今現在考えておられるグローバル的な

公共交通、全部おかしくなってくるんじゃないかなというふうに思います。

○入江委員　　入江でございますが、私、ちょっと担当してますんで言わせていただきたいなと思ってるんですけども、基本的に、今、担当者がちょっと言えなかったと思うんですけども、この有償運送につきましては、法でいきますと、三つの場合だけということになる。

一つは福祉輸送、一つは過疎地ですね、それと、市でやる場合と、こういう三つあるんです。過疎ではない。市としてやるかいうたら、やるだけの財源もないということになりますと、もう福祉しかないということはあるんですけども、一応、基本的に、すべてを包含した形で、やっぱり公の協議会としてはそういう形でないとだめだろうというつもりでやったと思われまして。私もそれを是としておりますので、福祉というのを限定してしまいますと、ほんまに、じゃあ、その可能性もないのかというようなお話にもなりますので、基本的には、一番上に関連している場合は、福祉という限定も、する必要もないだろうというふうに私は思っております。

もう一つは、いわゆる、先ほど、井尻さんの方からお話がありました資料の部分でも、その福祉輸送については対象者というのをきちんと決められておりますので、例えば、元気な高齢者の方というのはこの中には入らないわけですね。元気な高齢者についてはほかに考えております、いわゆる乗合タクシー等で、あるいは議論していかなあかんのですけれども、コミュニティバスとかそういったことも考えられますし、どちらがええかというのは、また議論の、あちらの地公会の方でやっていただくんですけども、そういう形で考えていただくと。

高齢者の方も、やっぱりお体の不自由な方とそうではない方、元気な方と分かれまますので、当然、我々としては、全体の交通システムを考えていくという意味合いで実はこれ書いとるわけでございます。

この会議でこれを全部やるというわけではございません。一応、すみ分け方を、こんな形になるのかなみたいなことを書いておるわけでございますので、そういう意味合いで、やはり体の悪い方、いわゆるこの対象範囲になる方をこちらの方で認定をしていただくと。元気な方については別の手段が考えられるんじゃないかと、こういうことやと思っておりますので、ひとつちょっとそういうことをご理解をいただきたいなと思っております。

○服部委員　　ちょっと私疑問あるんですけども、それは、こちらの方の、昨日ありましたね、草津市公共交通会議、こちらが、要するに、いわゆる交通を活性化させるためにという問題で、むしろ、そういったことはそちらで取り扱うべきなんで、

我々の方は草津市が有償で行うんだと、だから、それは福祉オンリーだということをはっきりされたいかがですか。

○入江委員 有償といいますと。

○服部委員 草津有償の会議でしょ、この会議は。

○入江委員 そうでございますね。

○服部委員 ここに、だから福祉オンリー、我々は福祉をやるんだと、だから、福祉の名称というのとはとらないというふうにお考えいただいた方がはっきりわかりやすいんじゃないか。

例えば、これですと、これ、もしごらんになったら、これどなたも迷いますよ。困っている人、使えるバス、タクシーがない。私、関西空港から朝8時に飛行機に乗るんです。はるか6時に乗りたいんです。家に、5時半、タクシー、バス来てくれません。お願いできますかと言われたら、これ、バス、タクシーが使えない人ですよ、これ見ますと。お正月に海外旅行行かれるから。で、これも我々考えるんかって。

だから、福祉という言葉をとられた理由をはっきり述べていただいて。

○入江委員 いや、もともと福祉ってついてるのか。(事務局に対して)

○服部委員 じゃあ、なぜ福祉をとられたの。

○入江委員 福祉ついてるのかいな。(事務局に対して)

○川元都市計画課主査 いえいえ。

○村井会長 もともと法律名には福祉がついてます。

○服部委員 だから、基本的に、会合の名前というのはシンボルですから。

○村井会長 皆さん方、何か、先ほどお渡ししました、関係法令要綱要領集の9ページに、草津市有償運送運営協議会設置要綱というものがあります。ここの第1条に、設置ということで書かれているわけですがけれども、それから、設置の目的みたいなもの。それから、どういうことをここの協議会はするのかということが2条に、1から5まで資料で書かれているということなんです。

ですから、草津市有償運送運営協議会の中では、ここに出てますように、福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項を協議するためというふうに書かれています。

中身も、問題としては、一応、地域公共交通総合連携計画の策定及び変更に関する事項、本市の実情に応じた適切な自家用有償旅客運送の態様に関する事項、法第79条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録となっているわけですがけれども、特に、1、2番目のあたりの事項の所掌ですよ、このあたりは一部に入っているわけで、

先ほどからの話だと、3番目のところに、有償運送のところというのに限定しているわけでないというとり方なのかなというふうに僕は理解したわけですがけれども。

ただ、今、委員の、加茂委員、服部委員から出ているので、一般市民に誤解されやすいというのも、名称の中身は事実かなという。ここで、実際に我々がやろうとするのは、あくまでも登録してきたものに対する認定審査といいますか、それが中心になってくるわけですから、そのことを考えると、機能的なもので考えていくと、その辺どういうふうに考えたらいいのかなという、中身の問題にかかわる問題になってくるかと思うんです。

○内田産業建設部主監 事務局より申し上げます

今のお話でございますが、登録等に基づきまして、我々はこれ要綱を作成いたしますときに、先ほど申しましたように、市町村が運営する有償運送であったり、過疎地有償運送であったり、福祉有償運送だったり、三つのパターンがあったわけですが、おのずと1、2がなくて、福祉になるという形の中で、うちの方は、最初の78条ですね、そういう有償運送という名前で、一般化したような名前をつけさせてもらったというのがありましたので、もし誤解を招くようでありましたら、事務局としまして、再度、内部で検討させていただきまして、また、次回でも、方向性についてご報告申し上げるといふことでよろしいでしょうか、いかがでしょうかと思います。

○村井会長 一応、とりあえず一度ご審議、ご協議いただいて、それで、ただ、今日確認しておかないかん中身だけは、特に、有償運送にかかわる法律のもとでやる場所の協議をここの運営協議会ではやるということのご確認だけをお願いしておいた方がいいだろうと。でないと、また、次、何もできなくなってくる。ここでまたとどまるんじやなしに、もう、次は、恐らく申請が出てきたり、登録していくという作業に入っていくかなあかん状況がありますので、それだけご確認いただいたらどうかなと思いますけれども。

いかがでしょうか、委員さんの方から、何かそのことについて。

○岸本委員 今はそういうの出てますけれども、この委員会として、この方向づけを事務局任せでなしに、出していただく方がいいのかなと。私は、個人的には福祉を入れた方がいいと思いますけれども。入れるというとそういう形になりますのでね。事務局任せやなしに、ここの委員会で入れとってほしいなと私は思います。

○村井会長 ですから、この疑義が出たということは、上に上げてもらわんと、ここで設置要綱の名称まで、そう簡単に変えていいんですか。

○岸本委員 いやいや、方向づけは、この中の委員会でこういう方向になったと

いう方向を示したっていただく方が、事務局で議論してくださいというよりは、私はいいかと思ってるんです。

○村井会長　　いや、すいません、ただ、僕は、先ほど言いましたように、市の姿勢として、有償なのか、福祉有償なのかというところで、もし異議があるのであれば、そこはきちっと協議していただいた方がええと。単に間違っただけということではないかもわかりませんので、そういった意味では、次回までに協議した上で、ここで、次回、もう一度、もちろん、こういうふうにしましたと、こういうところはこうしましたということをつけた上で、もう一度、協議するということがあってもいいかなと思いますので。

福祉とつけた方がいいのかどうかというのを、今の委員さんの中では、ない方がいいという委員さんもあるし、それから、やっぱり限定した方がいいよということがあるので、少し協議していただく時間も持っていた方がスムーズになるかと思えますけれども。

内容につきましては、事務局の方でしっかりとご確認いただいたと。

○内田産業建設部主監　　はい、そういう意見があったということで受けとめさせていただきますので。

○村井会長　　で、いかがでしょうか。

よろしいですか、それは。

では、内容につきましては、ご確認いただいたとおり、福祉有償運送についても協議をしていただくと。

ほかに、何かご意見ありましたら。

今の本質にかかわる問題で言うていただいたので大変ありがたいと思います。

ちょっとわかりにくいところとかですね。

ここで協議していかないといけませんので、中のことについては、先ほどご説明いただきましたけれども、十分理解いただいてないといけないと思いますので。

よろしいでしょうか。

では、その他事項に入らせていただいてもよろしいですか。予定時間もあと10分ほどですので。

そしたら、その他ということで、事務局の方から。

○内田産業建設部主監　　最初に、有償運送云々という定義づけを井尻専門官の方からいただきましたし、また、その名称につきましても、今後、次回までに内部で検討させていただくということで、活発な意見をいただきましてまことにありがとうございます。

ございます。

確かに、第1回目ということでございましたので、いろいろなご意見等もちょうだいしたいんでございますけれども、やはりまだ十分議論等につきましても、まだちょっとわかりにくいというようなお話もお聞きしましたので、お手元の方に意見シートを配らせていただいております。そこに、もしこういうことはどういうことなんだというような趣旨も、意見等ございましたら、事務局の方まで提案をいただければというふうに考えておりますので、よろしく願いをいたしたいと思っております。

それでは、会長に言っていただいたわけでございますが、その他事項ということで、委員各位から、この場で特にという案件はございますでしょうか。

○村井会長 この後の流れというのが少し見えないので、そのあたり、これからの、要するに、実際にここでやらないかんとするのは、申請が上がってきたものを協議していく、この申請から、いわゆる一般にこれができた、運営協議会できたわけですから、当然、これからどうするというところから始まる、大体、今後の流れと、それから、この委員会が、大体、次は何をするのかということですね。

そのあたりについてはどういうふうにお考えなのか、説明いただければどうかなど。

○川元都市計画課主査 ご説明させていただきます

次回につきましては、3月の下旬ぐらいに第2回目を開催させていただくということで予定しております。

第2回目の議題としましては、きょうも課題抽出ということだったんですけれども、さまざまな課題を抽出しながら計画の方も策定していきたいということもございますので、その計画策定のための課題抽出の部分が一つと、あと、実際に、今、有償運送を、どういった対象の方を運送していくのかと、そういう協議基準ですね、そちらの方の素案提示のもとご議論をいただきたくということで予定しております。

あと、全体の回数なんですけれども、おおむね、四半期に一度ほど開催を予定しております。大津市さんが年2回ということでやっておられるんですが、こちらの草津市の方につきましては、草津市総合連携計画の方の福祉有償運送の部分の連携計画の素案策定ということもございますので、その場合の回数をちょっと考えさせていただくということでございます。

よろしく申し上げます。

○村井会長 もう一つ質問があるんですけども、現実には、その有償運送の受付とか、実際に、結構、喫緊の問題ですよ。決して、ずっと有償運送どうしたらいいか

という話をしてくださるだけじゃなしに、実際に利用される方にとったら、今日、明日にも欲しいという人が現実にはおられるわけで、その開始というのは、結構、この協議会としては大きいなど。大津市さんらはもうやって、2回目の会議のときにもう登録の審議をしていくというようなことをやってますけれども、そのあたりは、やっぱり利用者のことを考えると、全体の問題もありますけれども、個々のそういった問題もあるので、そうであれば、早いうちにそういうことの行動を開始していくんかというあたりも、今のところはまだわかってないのであれば、もう仕方ないんですけども、その辺はどういうふうにお考えなのか、ちょっと教えていただきたいなと思います

○川元都市計画課主査 他市、例えば、大津市さんでも、運送、現在の各市を見回しても、いわゆる都市計画サイドが、この有償運送の運営協議会を立ち上げている例というのはほぼないんです。

公共交通企画の部分で、有償運送の事務局を持っているのがほぼなくて、我々としても、当然、対象者を福祉有償運送という形で、高齢者の方であったり、障害の方であったりということであれば、当然、福祉部局の方と、どのような形を利用基準にするのか。あるいは継続的に、制度設計としては公共交通の枠組みの中でということ、うちの方で事務局を持つんですが、実際に、どのような対象の方の輸送必要性というような部分につきましては、福祉部局の意見をきちんと確定しないといけませんので。

あと、おっしゃったように、利用者の方としては、もう、今、今日にでも、例えば、相談に行きたい。じゃあ窓口どこかと、都市計画課ですよと、都市計画課へ行っても、もう一部の者しかわからないと。じゃあ、私の生活スタイルが、私の障害の程度がこういうのやから、移動の手段が欲しいんですというようなことが、果たして都市計画課でできるかどうか。やっぱり一連のフォーマルサービスと横並びで、高齢者福祉だったり、障害者福祉の窓口の中で受け付けというような流れにするのか。実は、そういうところが、詳細な部分が詰められてない部分がございますので、次回までに、関係課協議を持ちまして、その辺の方向性をお諮りしたいと考えております。

よろしく申し上げます。

○柳田委員 次の会議までに、申請書の見本をつけてほしいんです。そうしたら、皆さんが、申請はこういうふうなことになってるんやなどわかりますから、その資料をつけていただきたいと思います。

○川元都市計画課主査 はい、わかりました。

○村井会長 では、その他事項ということで、ほかにないようでしたら、あとは、

日程は聞きましたから、これで。

では、事務局の方から。

○内田産業建設部主監 はい、ありがとうございます。

皆様、本日は、長時間にわたりまして貴重な審議を承りましてありがとうございます。
した。

本日いただきました意見につきましては、今後の計画策定において検討させていただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

これをもちまして閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

(午後4時00分閉会)

会 長 _____

委 員 _____