

第35回
草津市地域公共交通会議
会議録

令和3年3月26日

草津市地域公共交通会議

第35回 草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

令和3年3月26日（金）10時30分～11時36分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員： 19名（順不同）

塚口委員、北川委員（本庄代理）、南英三委員、宮下委員、北村委員、中島委員、
隠岐委員（小泉代理）、大西委員、中西委員（成田代理）、野口委員（福嶋代理）、
木村委員、中村委員、酒井委員、濱田委員、南総一郎委員（辻代理）、田中徳委員、
田中三男委員、永池委員、生田委員

■欠席委員： 7名（順不同）

野村委員、前野委員、花村委員、福田委員、山口委員、加藤委員、池崎委員

■事務局：

一浦副部長、岩城課長、三浦係長、眞木主事、河村主事

■随行者：

1名

■傍聴者：

0名

1. 開会

【事務局】

～開会の挨拶～

【事務局】

～挨拶～

【事務局】

ありがとうございました。

当会議につきましては、草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会として設置いたしております。

また、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、会議を公開するものとし、進めさせていただきたく存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、本日の会議の成立について御報告申し上げます。当会議の委員現在数は26人でございまして、本日の会議の出席委員数は19人でございます。

また、今回御欠席の御連絡をいただいております6人の方から議決権の行使を議長に委任する旨の委任状をいただいておりますので、当会議設置要綱第6条第3項の規定に基づき、過半数の委員に御出席いただいていることとなりますので、本日の会議が成立いたしておりますことを御報告させていただきます。

次に、人事異動により、新たに御就任いただきました委員様がいらっしゃいますので、紹介だけさせていただきます。

～挨拶～

次に、資料の確認をさせていただきます。

資料は先日郵送にて送付させていただきましたが、御持参いただいておりますでしょうか。お手元に資料がございませんようでしたら、事務局までお申し出ください。

本日の会議の資料は、次第、委員名簿、席次表、会議設置要綱、資料1、資料2、資料3、資料4、資料5、資料6となっております。不足等ございましたら事務局までお申し出くださいますようお願いいたします。

それでは、ただいまより議事に入らせていただきたいと思います。議事進行につきましては、当会議委員長にお願いしたいと思います。委員長、議事進行をよろしくお願いいたします。

【委員長】

それでは、次第に従って会議を進行させていただきたいと思います。

本日は報告案件のみで4件ございます。

では、報告の1件目「まめバス利用実績および目標利用者数」について、事務局から報告をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

報告の1件目「まめバス利用実績および目標利用者数」につきまして、資料に基づき報告させていただきます。座って説明をさせていただきます。

それでは、報告1の表紙をめくっていただき、資料1を御覧ください。

令和元年10月から令和2年9月までの利用実績について記載させていただいております。各路線における利用実績については、商店街循環線で8,413人、草津駅医大線で38,155人、山田線で31,393人、笠縫東常盤線で6,843人、宅屋線で18,085人、大宝循環線で20,674人、そして全体が123,563人でございます。

また、下段には、参考に前年平成30年10月から令和元年9月までの利用実績を記載させていただきます。前年と比較しますと、緊急事態宣言が発令された令和2年4月あたりから利用者数が減少しており、全体でも約85%の利用者数となっていることから、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けたものと認識しております。

ページをめくっていただき、2ページを御覧ください。

次に目標利用者数についてでございます。まめバス路線継続基準では、1クール3年の間に1回でも目標を達成することができれば、次のクールの3年間も運行を継続するものとしており、今般、全路線において、まめバス路線継続基準を満たしておりますことから、引き続き、まめバスの運行を継続するものとし、前クール期間である直近3年間における各路線の利用実績の平均値を算出し、端数を切り捨てた数値を目標利用者数とする、これまでの設定の考え方に基づき、第3クールの目標利用者数を商店街循環線で10,070人、草津駅医大線で42,860人、山田線で33,370人、笠縫東常盤線で8,350人、宅屋線で20,480人、大宝循環線で18,950人と設定をいたします。

なお、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、今後の利用状況が不確定な要素もありますことから、適宜、利用状況を勘案しながら、目標の見直しに係る協議・検討を行う場合もありますので、よろしくをお願いします。

また、先ほど説明させていただきましたが、まめバス路線継続基準および目標利用者数の考え方については、参考に下段の方に記載をさせていただきますので、また御覧いただければと思います。

報告については以上でございます。

【委員長】

コロナの影響で利用者数が若干減少していますが、まめバス存続の目標値はルールに従えばクリアしていますね。

委員の皆様から御質問、御意見はございますでしょうか。

特にございませんでしょうか。

それでは次に、報告の2件目「笠縫学区におけるまめバス実証運行」について事務局から報告をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

報告の2件目「笠縫学区におけるまめバス実証運行」につきまして、資料に基づき報告させていただきます。

報告2の表紙をめくっていただき、資料2を御覧ください。

本市では、バス交通空白地・不便地の解消のため、路線バスが走っていない地域をまめバス等で運行しているところではありますが、平成29年度に、バス交通空白地を抱えている笠縫学区からまめバス運行の要望がありまして、これまで地域等と協議を重ねてきました結果、今回、草津駅西口から下笠方面までを運行するコミュニティバス「まめバス（仮称）草津駅下笠線」の実証運行を行うものでございます。

これまでの経過といたしまして、まず、1番、笠縫学区からの要望ですが、こちらは、過去に県道下笠大路井線、通称、下笠道を運行していた路線バスが市道草津駅下笠線、通称、びわこ通りに路線変更され、現在では、下笠道を運行する路線バスが1便のみとなりましたことから、地域よりまめバス運行に係る要望をいただいたものでございます。中段あたりには、下笠道を運行していた路線バスの便数の推移を記載させていただいております。平成26年9月までは何便か運行しておりましたが、平成26年10月からは、浜街道線の1便のみの運行となっております。

下段には、平成25年以前に下笠道を運行していた近江大橋線、浜街道線を黄色の線で、また、現在運行している近江大橋線、浜街道線を赤色、灰色、青色の線で表しております。

2ページを御覧ください。

2番、笠縫学区におけるバス交通空白地ですが、図の中の黄色の円がバス交通空白地となっており、笠縫学区においては、下笠道における路線バスがほとんど運行していない状況に加え、バス交通空白地が存在している状況でございます。

また、3番、アンケート調査の実施ですが、笠縫学区の下笠地域において、平成31年3月にまちづくりに関するアンケート調査を行いましたところ、日常生活について不安に感じていること・困っていることの中で、「買い物や通院などの移動・交通手段に関すること」

と回答された方が、全体の約20%おられまして、地域での暮らしの中の課題として一番にあがる結果になっております。

次に、4番、公共施設への移動手段の確保ですが、今回のまめバス実証運行に際しては、利便性の高い公共交通の構築のため、「YMITアリーナ」や「総合体育館」「a i 彩広場」といった公共施設へのアクセスも考慮し、ルートを検討しております。

3ページを御覧ください。

これらのことを踏まえまして、5番、まめバスルート（案）の作成ですが、現在、次のページに添付しております、「(仮称)草津駅下笠線のルート案」を検討しており、今後、ルートの確定や運行時間等については、地域やバス会社等の関係者と再度協議のうえ、実施に向け取組を進めていきたいと考えております。

次に、6番、本格運行移行への基準設定ですが、「第1クール（平成25年10月から平成26年9月まで）の笠縫東常盤線の利用者数をもとにした目標利用者数」などを基本に、今後、地域の意見も踏まえ本格運行移行への基準を設定していきたいと考えております。

最後に、7番、実証運行スケジュールですが、実証運行は令和3年10月から開始する予定であり、令和4年9月までの1年程度を想定しております。

本市の議会につきましては、昨日まで令和3年度予算等に係る審査が行われ、承認されたところです。

公共交通会議につきましては、本日、経過報告等をさせていただいた後、令和3年6月頃に運行に係る協議を行わせていただきたく考えております。運行に係る協議後は、本市の議会へ実施に向けての報告を行う予定でございます。

地域との調整につきましては、本日の会議後から令和3年6月頃に予定している会議までの間と、その会議後にワークショップ等を行いたく考えております。

なお、滋賀運輸支局への申請につきましては、令和3年6月頃に予定している会議で承諾された後に行います。

また、バス会社との調整につきましては、実証運行が始まるまで適宜行い、実証運行開始前の周知につきましては、実証運行開始の1ヶ月前ほどを予定しております。

報告については以上でございます。

【委員長】

ただ今の報告について、御意見、御質問をお受けいたします。

【委員】

まめバスが市民の皆様が必要とされている状況であり、それに対応していただいております。ありがとうございます。

笠縫学区の特色を考えますと、買い物においても地域に小さなスーパーマーケットや病院があるなど、地域の密着の中で完結している部分があるがゆえに、公共交通に対する意識が

少し希薄と感じておられなかったかもしれません。今回の要望で、高齢化が進み、開かれたところへの要望が現れたのではないかと伺っています。

2ページ目4番の公共施設への移動手段という重要な視点が組み込まれており、特に「YMITアリーナ」や「a i彩ひろば」は、車で利用される方が多く、駐車場の確保など今後交通政策の中で考えなければならない場所になっていくのではないかと考えています。

ワークショップを実施される際に、地域の魅力を確認していただけるようなワークショップにしていただき、移動手段の確保だけでなく、地域の魅力も確認できるような大きな視野も必要ではないかと思えます。

【事務局】

地域でワークショップの実施を考えておりますので、只今の御意見も踏まえた中で地域の皆さんに御理解いただけるような形でワークショップを進めていきたいと考えております。

【事務局】

地域の魅力を確認という部分で、そこに住んでいるがゆえにそこに目が行っていないところを広い視野で見えていただけるようにワークショップをさせていただきます。

【委員長】

ルートの確定や運行時間については、今後決めるということですが、運行便数は他のまめバスと同じ位ですか。

【事務局】

想定していた運行便数については、平日と土曜日の5便程度を想定しています。具体的な部分については次の会議で協議させていただく予定です。

【委員長】

この実証運行が、地域全体として魅力を感じる、地域の活力につながるというところも踏まえたうえで実証運行をしていただけると非常にありがたいと思えます。

続きまして三つ目の議題でございますが、「まめタク利用実績等について」を御説明いただきたいと思えます。お願いします。

【事務局】

はい、議長。

報告の3件目「まめタク利用実績等」につきまして、資料に基づき報告させていただきます。

報告3の表紙をめぐっていただき、資料3を御覧ください。

実証運行を開始しました令和2年11月30日から令和3年2月末までの利用者数の実績および運行便数の実績を記載させていただいております。まず、利用者数の実績につきましては、上段にございますが、青地笠井線は5人、追分線は3人、山寺新田線は24人、馬場線は40人、岡本線は6人となり、全体では78人でした。

また、運行便数の実績につきましては、下段にございますが、青地笠井線は5便で運行率は1.4%、追分線は2便で運行率は0.6%、山寺新田線は18便で運行率は5.2%、馬場線は32便で運行率は9.2%、岡本線は4便で運行率は1.1%、全体では61便で運行率は3.5%でした。

なお、運行率につきましては、一番下に記載をさせていただいておりますが、路線ごとに運行実績の合計を、平日運行した日数に1日あたりの運行便数をかけた総運行便数で割って算出したものであります。

2ページを御覧ください。

こちらは、令和2年11月30日に開催のまめタク出発式に関する新聞記事を参考に載せさせていただいておりますので、また御覧いただければと思います。

それでは、資料4を御覧ください。

まめタクアンケート案につきましては、前回の会議において承認いただきましたが、内容を一部修正しましたので、報告させていただくものです。前回は利用者アンケートという位置づけで作成をさせていただいていたものを今回、利用した人もしていない人も対象とさせていただき、また、前回、委員の皆様からいただきました御意見を加味して修正しましたので、修正した箇所を中心に説明させていただきます。

2ページを御覧ください。

まず、字が小さいとの御意見につきましては、全体的に字を大きくしました。

次に、障害の有無についての御意見につきましては、問1の一番下に障害者手帳の有無に係る記載欄を設けました。

次に、まめタクの利用回数の記載についての御意見につきましては、問3をまめタクを利用した人、していない人への設問とし、利用した人に対しては、何回程度利用したか記載できるようにしました。

また、まめタクを利用しなかった人に対しては、利用しなかった理由、どう改善したら、使っていただけるのかを問う設問を問4、問5に設けさせていただき、問5を御回答いただきました方には、最後に問16の自由な御意見を記述していただく流れといたしました。以上が主な修正となります。

それでは、資料5を御覧ください。

まめタクから路線バス・一般タクシーへの乗換に係る料金比較につきましては、前回の会議において、まめタクから路線バスへ乗り換えて草津駅まで行く料金と、タクシーチケットを利用して、まめタクから一般タクシーへ乗り換えて草津駅まで行く料金を算出してほしいとの御意見がありましたことから、今回、提示させていただくものでございます。

まず、まめタクから路線バスへ乗り換えて草津駅まで行く料金ですが、まめタクの停留所からまめタク「追分口」までは200円かかり、路線バス「追分口」から草津駅までが230円かかるところ、まめタクの乗換割引があることから、130円で乗車いただけますので、片道合計330円となります。

次に、タクシーチケットを利用して、まめタクから一般タクシーへ乗り換えて草津駅まで行く料金ですが、先ほどと同じく、まめタクの停留所からまめタク「追分口」までは200円かかりますが、タクシーチケットを利用される方はまめタクの障害者割引の対象となりますので、障害者割引を適用しますと100円となり、一般タクシーで草津駅までが概ね860円かかりますので、障害者割引を適用して780円、タクシーチケットを1枚利用しますと、1枚につき500円分でありますので280円、片道合計380円となり、先ほどの路線バスへ乗り換えて草津駅に行く料金とは50円の差額が生じることとなります。

また、タクシーチケットを2枚利用する場合ですと、おつりが出ませんが、一般タクシー分の料金が0円、片道合計100円となりますので、路線バスへ乗り換えて草津駅に行く料金より安くなります。

なお、タクシーチケットを利用しない場合は、障害者割引の利用のみであるため、片道合計880円となります。

2ページを御覧ください。

先ほど説明させていただきました、一般タクシーを利用して草津駅に行く場合の料金の積算につきましては、滋賀県タクシー協会の滋賀北地区のタクシー運賃・料金表から算出したものであり、時間制料金は渋滞のみ適用されることが多いとのことをお聞きしましたので、距離制料金のみで算出したものでございます。

報告については以上でございます。

【委員長】

皆様の方から御意見をいただきたいと思えます。どうでしょうか。

【委員】

4か月運行されているので利用実績が出ていると思えますが、当初の見込みより多かったのか、事務局の意見を教えてください。

【事務局】

利用実績につきまして、運行率は全体で3.5%という実績になっており、想定は8%でしたので、少ないと認識しております。各路線では、一番多いのは馬場線で9.2%となっており、馬場線は想定より多くなっております。

【委員長】

他は、いかがでしょうか。

アンケートの修正版で字を大きくしたのは結構ですが、2ページの間5の下に★理由とありますが、これはもう少し大きくならないでしょうか。

【事務局】

レイアウトについては、整理させていただきます。

【委員長】

まめタクというのは、草津市では初めての試みであり、今後まめタクという形式のものが、一つの移動手段として位置付ける必要があるので、利用者の皆さんがどういう意識で使われているのか。単に何人乗っただけでなく、将来を考えた調査をしていただければと思います。

【事務局】

まめタクにつきましては、2月の定例会でも一般質問をいただきました。乗っていただいている方の実績ですが、乗ってもらって初めて分かるので、乗ってもらえるような工夫をするべきという御意見も賜っておりますので、乗ってもらう工夫を検討していきます。

【委員長】

ありがとうございます。

他にどうでしょう。

それでは、次に進みたいと思います。4つ目の報告ですが「草津市内における危険なバス停について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

報告の4件目「草津市内における危険なバス停」につきまして、資料に基づき報告させていただきます。

報告4の表紙をめくっていただき、資料6を御覧ください。

滋賀運輸支局、滋賀県バス協会、滋賀県警察本部、滋賀国道事務所、滋賀県で構成されている「滋賀県バス停留所安全性確保合同検討会」において、滋賀県内の危険なバス停が公表されましたことから、草津市内における危険なバス停を抽出し、今回、報告させていただくものであります。

こちらの資料は、近畿運輸局の「近畿管内におけるバス停留所の安全対策」のホームページに載っております、滋賀県内における危険なバス停の一覧表から草津市のみを抜粋したものとなっております、草津市内では42箇所ございました。また、公表されたバス停は安全上の優先度の判定基準がございまして、それが次のページに記載されております。

3ページを御覧ください。

Aランクと判断されたものは、過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所や、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所が挙げられております。

Bランクと判断されたものは、Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所や、Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所が挙げられております。

最後に、Cランクと判断されたものは、AまたはBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所や、AまたはBランク

以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所でございます。

なお、先ほど42箇所のバス停が挙げられましたが、こちらは大半がまめバスの停留所となっております。本市のコミュニティバスであるまめバスは、路線バスが運行していないバス交通空白地等である狭い道路などを運行するものが増えておりますが、今後、事業者や地域などとも相談しながら移設等の対応をしていきたいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

報告については以上でございますが、支局の方から補足説明等あればお願いします。

【委員】

危険なバス停の抽出の経緯ですが、平成30年8月に横浜市において、交差点付近にあったバス停にバスが停車して、乗客であった小学5年生の女性が降車された際に、バスの後ろを歩いて道路を横断した時に、対向車にはねられるという事故があり、それに伴いバス停の移設もしくは廃止という安全性確保のために検討会を設置しています。

危険なバス停については、路線定期運行されているバス停が対象となっており、まめタクの停留所は除外とされています。

A B Cランクに挙げられたバス停の抽出方法ですが、バス停付近の横断歩道に信号機が設置されているなど、安全性が確保されている場所は削除されております。全国で危険なバス停として40万箇所2.5%になっており、滋賀県は約6,000箇所のうち約6.1%、367箇所のバス停が危険なバス停となっております。草津市には42箇所ございますが、滋賀県下19市町ありますが、一つの市町除いて18市町が危険なバス停を抱えていることとなっております。これにつきましては、検討会のメンバー、事業者の皆さん、市町の道路管理者さんも踏まえ、今後改善策をしていきたいと思っております。

【委員長】

バス停を一つ決めるのは非常に大変な努力を行政、事業者さんがされていると伺っておりますが、こういった危険箇所に対して何らかの対策を講じなければならないということで、検討会を設置されているところでございますが、これにつきまして交通事業者から御発言があればと思うのですが、いかがでございましょうか。

【委員】

大変な問題であると感じています。そもそもまめバスについては車体が小さいもので、かなり矮小な道路、そしてもう一つは住民の要望、これでバス停を決めるのは大変苦慮なさっています。何に苦勞しているかという住民の要望です。主席から御報告があった事故までは、何の対策もしていなかったです。あの事故があって初めて、身を震わせるほど危険であったことを認識させていただきました。逆に、このまま何もしなければ行政、あるいは事業者の不作为ということで、業務上過失にとられるという危険な状況でございます。

現在させていただいているのは、A B Cのランク分けの地図にありますように、危ない箇

所に限り車内放送で、「道路を横断される際は、危ない停留所ですので左右を十分注意してください。」という注意を行っています。これくらいしか、今私どもに出来る手はないかなということですが。

委員長の御指摘がありましたように、バス事業者としても相当な危機感を持っております。バス停一つにこんな大きな問題があるということ、地域にお帰りになって住民の皆さんに御説明いただければ、バス事業者としては幸いです。

【委員長】

住民の皆さんと申しますか、主として利用者の立場の皆さんからなにか御発言ございますでしょうか。

地元の住民の皆さんの意向を十分聞いたうえで判断をしなければならないということで、私から事務局にお尋ねしますが、草津市内の危険なバス停については、どう対応していかうとお考えなんですか。

【事務局】

はっきりと危険なバス停と示されておりますので、地元と調整する際は、この趣旨をしっかり説明して、なぜこのバス停を動かすのかというのを十分理解してもらえるような説明をしたうえで進めるべきだと思っております。説明後の対応は地元の方と各関係機関、バス会社と調整して進めていきたいと考えております。

【委員】

当社の自社路線でも危険なバス停と位置づけされるバス停があります。利便性がある場所という要望を踏まえて、皆さんが使い勝手がいいところがそこに該当しているという実情でございます。立地的に草津におけるバス路線、特に浜街道なんかは幅員が狭い。交差点から離れても安全が担保出来る場所がどれだけあるか、非常に難しい問題が多々あるというところを少し、皆さんにも認識していただきたいです。

【委員長】

すぐには結論が出ないテーマでございますので、バス停が出来た経緯、今どのように使われているのか、いろんな分析をしていただいた上に皆さんがある程度納得できる解決策を見出していくというのが必要だと思います。

他によろしいでしょうか。

それでは御意見も出尽くしたと思っておりますので、事務局の方へお返しします。

【事務局】 岩

委員長、議事進行をありがとうございました。また、委員の皆様には、活発な御意見を頂戴いたしまして誠にありがとうございました。

それでは、これもちまして第35回草津市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

(閉会)