

第36回
草津市地域公共交通会議
会議録

令和4年2月25日

草津市地域公共交通会議

第36回 草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

令和4年2月25日（金）10時00分～11時17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、北村委員、隠岐委員（小泉代理）、喜多委員（山内代理）、大西委員、鵜飼委員、野村委員、松尾委員、木村委員、野口英樹委員、谷口委員（石黒代理）、福島委員、山口委員、野口明委員（平野代理）、加藤委員、南総一郎委員（辻代理）、南英三委員、宮下委員、太田委員

■欠席委員： 7名（順不同）

妹尾委員、富田委員、田中委員、池崎委員、前野委員、奥山委員、永池委員

■事務局：

一浦副部長、福留課長、三浦課長補佐、堀江副係長、河村主事

■随行者：

0名

■傍聴者：

1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たします。

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18人（後刻19人）でございます。

また、今回御欠席の連絡をいただいております3名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。

また、現在のところ、傍聴の方が1人、来ていただいております。

傍聴者の方におきましては、会議の進行中は発言や飲食等はできません。また、事務局の記録用を除いて、撮影や録音等はできません。その他、会議の進行の妨げとなるような行為をされた場合は、退出していただくこととなりますので、御留意ください。会議の円滑な進行に御協力いただきますようよろしくお願いいたします。

次に、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、御紹介をさせていただきます。

～委員紹介～

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。

また本日、委員の皆様の前におきまして、追加等がございました、次第、席次、資料も併せて御確認いただきますようお願いいたします。

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が議第1号に関する資料、追加資料が議題2号に関する資料、資料2が報告1に関する資料、参考資料のまめタクマップ、まめバスマップとなっております。また、次第、席次表につきましては、机の上に置かせていただきました資料が最新の資料となっておりますのでよろしくお願いいたします。不足等ございましたら事務局までお申し出いただきたいのですが、よろしいでしょうか。

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、次第に沿いまして会議を進行させていただきたいと思います。御審議いただく案件は2件であります。

まず、議第1号「デマンド型乗合タクシー『まめタク』事業について」、事務局から説明をお願いします。

2、議題1号 デマンド型乗合タクシー『まめタク』事業について

【事務局】

議第1号「デマンド型乗合タクシー『まめタク』事業について」、資料に基づき事務局から説明させていただきます。

現在実証運行を実施しております当該事業につきまして、これまでの運行実績を御報告するとともに、令和4年11月30日の本格運行実施に向けて、今後のまめタクの方向性について御協議いただきたく、資料に基づき説明させていただきます。

それでは、資料1のページ番号1-1「デマンド型乗合タクシー『まめタク』の利用実績について」を御覧ください。令和2年度の利用実績を記載しております。利用人数、運行便数ともに3月に向けて徐々に増加していることがお分かりいただけるかと思えます。

次のページを御覧ください。令和3年度に入ってから利用実績でございます。ページ下部、右側でございます「運行率」を御覧いただきますと、数字に上下はございますが、昨年度に比べますと高い水準で推移してきていることがお分かりいただけるかと思えます。運行率のみで見ますと、5月と10月が高くなっており、若干気候の影響を受けている可能性が考えられます。

なお、令和3年11月30日より1日の運行便数を6便から8便へと増便いたしましたところ、12月の運行率は11月より上昇していることが伺えます。

次のページ1-3を御覧ください。「デマンド型乗合タクシー『まめタク』の本格運行に向けて」を御覧ください。適宜、前のページの利用状況も併せて御覧いただけると幸いです。

まめタクは令和2年11月30日から実証運行を開始し、先ほども申し上げましたとお

り、令和4年11月30日から本格運行をするべく、検討を進めております。

本格運行に移行するにあたり、まめタクはデマンド型、つまり予約制ではありますが、ダイヤに合わせて運行できる体制を事業所で継続的に整備していただくためにも、地域で利用されていない路線や便数について一定の基準をもとに見直しを行ったうえで、本格運行に移行したいと考えています。令和4年5月から8月までの4か月間の運行率によって、路線ごとに廃止または運行便数の見直しを行いたいと考えています。

その基準については、資料の中ほどの「見直し基準案」を御覧ください。

この表は、先ほど申しあげました4か月間の運行可能日数をもとに、運行率を出したものです。表の上部に記載しておりますように、1日の運行便数は実証運行開始当初の6便ではなく、現行の8便を前提としております。

表につきましては、イメージしていただきやすいように、1か月平均に割り戻しておりますので御了承ください。表の左から「1か月の利用状況」、「1か月の間に予約があり運行した便数」、「1か月の運行率」、「本格運行への移行基準」、そして一番右側に参考として「今年度の運行率」を記載しております。

まず、赤で表示しております「廃止」につきましては、この4か月の間に平均で月1便も運行していない路線につきましては廃止と考えております。今年度に入ってから運行率を見ますと、現在はこれに該当する路線はございません。

次に、オレンジ色で表示しております部分につきましては、この4か月の間に平均で月に4便、つまり2往復までしか運行していないという状況です。この状況で一番利用が多い、つまり一月の運行便数4便が、すべて1日に集中し、かつ別時間であったとしても、1日に4便運行していればカバーできることから、1日に4便への減少を考えている状況です。

次に、緑色で表示しております部分につきましては、この4か月の間に平均で月に7便までの利用がある状況です。1か月で4往復に満たない状況ということになりますが、これは2便の減少、つまり現在の8便から、実証運行開始当初と同様の運行便数である6便に戻すものです。まめタクの利用用途につきましては、以前に行ったアンケートでも買い物が最も多く、次に通院となっております。これを念頭に置いたときに、買い物であれば月に数回またはそれ以上、通院であれば月に1～2回程度の外出頻度が想定されます。総合しますと、月に4回程度の外出頻度、つまり一月に8便以上であれば、複数の利用者がいることが想定される状況であると考えております。まめタクが公共交通であることから、1人のためのものではなく、少なくとも複数の利用者がいるであろうと推測できる状況でなければ現状の1日8便の存続は厳しいと考えており、それに満たない状況につきましては、1日6便にしたいと考えております。

最後に、水色で表示しております部分につきましては、この4か月の間に平均で月に4往復以上、つまり週に1往復以上の利用がある状況です。この状況は、1日に8便運行という現行のままでいきたいと考えております。

まめタクが公共交通であるという観点から、特定の利用者のみ利用ではなく、不特定多数の方に御利用いただけるよう、実証運行期間中に地域等にも働きかけてまいりたいと考えております。

以上、デマンド型乗合タクシー「まめタク」の本格運行への移行に向けた基準案について、承認を求めるものです。よろしく御審議賜りますよう、お願いいたします。

【委員長】

ありがとうございました。

ただいま、事務局から説明のあった見直し基準案につきまして御質問や御意見があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委員】

1－3ページの見直し基準案ですが、運行率が4.5パーセントを超えたら現状維持で、超えないものについては減便とお考えですが、まめタクというのは予約があった便だけ運行するということだと思いののですが、例えば8便のままで置いておいたとしても、そんなに影響がないような気がするのですが、いかがでしょうか。

あと1点、前回の会議時にいただいたアンケート調査で、利用しなかった理由の中で、便数が少ないという方が多かったように思いましたが、それからすると、便数を減らすということは、乗ってもらう方の選択肢が減ってくると思うんですが、いかがでしょうか。

【事務局】

まず一つ目の御質問ですが、デマンド型であるので、運行便数をそのまま置いてても特段問題がないのではというお話については、1－3の上部にも記載しておりますが、確かに運行していないものは費用が掛からないということになりますが、今後事業者に対して、市としても継続的に運行できる体制を整備してくださいという話をしていかざるを得ません。使われていない便があったとしても、利用があるかもしれないという状況をもとに事業者が全ダイヤに対応できる運行体制の整備をしていただく形になりますので、運行体制を継続していくためには、今後事業者の負担を減らしていきたいとも考えており、実証運行から本格運行するタイミングで見直しが必要と考えております。

次にアンケートの中で、便数が少ないという意見があったことについては、確かに便数を減らすことで利便性が下がるということは考えられると思っております。利用が少ない路線については、減便する際に、地域のお声を聴きながら、時間帯を調整していきたいと考えており、出来るだけ現在の利便性から格段に下がることが無いように調整していきたいと考えております。

【委員長】

只今の御説明に対しまして、委員の皆様方から御質問、御意見ございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】

もう少しPRしていただいて、もっと地域の方に利用していただくようお願いしたいと思えます。もう一点気になるのは、岡本線ですが、1－2ページを見ていますと令和3年度

で岡本線は一月に2便くらいしか走ってないですよ。乗られてるのも二人くらい。そうすると同じ方だけが利用しているということは無いですか。先ほどの説明のように、公共交通機関としてどうなのかという部分があるんですが、いかがでしょうか。

【事務局】

岡本線ですが、1か月に2便ということで、月によって異なりますが、一人の方が往復で使われる月やお二人の方が一便ずつという月もございます。また、車やバイクに乗られていた方が多い地域であると聞いており、これから免許返納や高齢化になっていくという心配のお声も地域からいただいておりますので、なってからどうしようでなくて、今のうちに移動手段の一つとして御利用いただくという方向で改めてPRの方をさせていただきたいと思います。

【委員長】

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

【委員】

表の見方を教えていただきたいと思います。

今のお話にもでしたが、例えばこの路線、運行実績の便数が3とか1とかありますが、片道で1便というカウントになるのですか。

【事務局】

片道行っただくと1便で、帰りにも使っただくと2便。その方が帰りには違う移動手段で帰られたら1便のままという見方になっています。

【委員】

往復で使われる人が多いイメージだったのですが、案外そうでもないんだなと見て思いました。

見直しの基準案ですが、本格運行する際に基準に基づいて運行便数を変えていくという御説明でしたが、本格運行移行後にこの基準によって更なる見直し、例えば一度減らしたとしても、そこで利用が増えることでまたこの基準に基づいて利用が増えている路線については便数が増えるということはあるのですか。

【事務局】

今後のことですが、利用状況に合わせて見直しが必要だと思います。今運行率が一番高い馬場線についても同じことですが、現在一日に利用される便数で、複数の方が乗られていたことが原因で乗れなかったというお話はいただいておりますので、運行率が増えてきた

からといって自動的に増減するものではなくて地域の方とお話をさせていただきながら、要望をいただいたうえで相談しながら見直すという形になるかと思います。

【委員】

数字を明確化されるのは非常にわかりやすくいいなと思いました。

最後にもう一つだけ、御説明の中で出てきたのですが、乗合率というのは把握されておられますか。

【事務局】

運行便数に対して乗合率が何パーセントとかいうところまでは手元にはないのですが、ただ利用実績の方を見ていただいたら、令和3年度で357便に対して、412人の方が御利用いただいており、1便につき1.15人くらいということになりますので、乗られたとしても2人ないし3人ということが、今年度1便あったかという感じになっております。

【委員】

県内各地域でデマンドが広がってきておりますが、乗合率1.4とか2を超えるところはあまり無いのです。やはり、乗合タクシーで乗用ではないので乗合率というのをどう高めていくかというのが非常に重要かと思っていて、御説明の中に、人が乗っているから乗れなかったというお声は無いということなので、せっかく8便という決めた時間で走らせているのですから同じ便に多くの方が乗っていただく。便数を減らすところも利用実態に合わせて利便性が減らないように調整をしていくとおっしゃられて、非常にいいことだと思っていて、皆さんが使っている時間帯に集約することで出来るだけ多くの方に同じ便を使っていたらいいような誘導が出来れば効率化が図られるなと思って、お聞きさせていただきました。

【委員長】

今乗合率が重要だという御発言がございましたが、まめタクというのは予約制でございますから、タクシー会社の方に予約が入ってくれば、何人目の方から予約が入ったかということがございます、例えば、二人の方があらかじめ同じ行動をするというと全く別の方が予約をされるのとは違うと思うのですが、予約の本数とか簡単に集計できませんでしょうか。タクシー会社の方に負担をかけるかもわかりませんが、客観的なデータを残すのであればできればそういうこともやっていただければと思います。

【委員】

乗合事業という形で許可を取ってもらってます。当然乗合率を上げていく。乗合率を上げていけば見直し基準の中で運行率は必然的に落ちるわけです。その辺の基準も乗合率をこ

の表にプラスした状況で考えていかないと。せっかく乗合率が上がったのに運行率が落ちた基準で4便に減らしたとなったら、本末転倒だと思います。

【委員長】

おっしゃる通りです。他いかがでしょうか。

一つ確認をさせていただきますが、この議第一号が承認事項でございますから、後程皆さんにお諮りをしなければならないのが、資料の1-3でございます見直し基準案です。あくまで基準案、どういうふうな形で今後見直しをかけていくかを御承認いただけるかどうかということでもあります。

それでは、承認事項でございますので、お諮りをいたしたいと思います。今年度の利用実績を含めて見直すということになるわけなので、その基準として本日お示しいただきました見直し基準案を、御承認いただけますでしょうか。御意見も無いように思いますので、議案第一号は承認させていただきます。

次に議第2号議案について、事務局から説明をお願いします。

議題2号 ダイキン工業株式会社草津製作所構内ロータリーへの路線バス乗入れについて

【事務局】

議第2号「ダイキン工業株式会社草津製作所構内ロータリーへの路線バス乗入れについて」につきましては、帝産湖南交通株式会社が運行する路線バスで、草津駅から直行のダイキン前行でございますが、この路線の運行経路の変更について承認を求めるものでございます。運行経路の変更につきましては、国土交通大臣から認可を受ける必要があり、申請から認可までは本来ですと三ヶ月かかるところですが、地域公共交通会議で協議が整えば一か月に短縮される場所でございます。本市としましては、運行経路の変更によりましてダイキン付近での交通渋滞の解消や歩行者の安全確保につながると考えており、令和4年5月11日の実施に間に合うよう手続きを進めたいと考えているところであります。

議事内容の詳細につきましては帝産湖南交通株式会社より説明させていただきますのでよろしく願いいたします。

【委員】

議題のタイトルとしましては、「ダイキン工業株式会社草津製作所構内ロータリーへの路線バス乗り入れについて」ということで、この度、草津市の岡本町「岡本工業団地口」の交差点付近「南郷桐生草津線」になるのですが、岡本町と岡本工業団地の交差点付近で整備をしているダイキン工業株式会社草津製作所構内ロータリーの完成に伴い、草津駅直行ダイキン工業前線の運行経路を変更していただきたいということでございます。

目的としましては、2点ございまして、まずは「渋滞の緩和」ですけれども、通勤時間帯における「ダイキン前」の停留所は降車されるお客様が多くいらっしゃいまして、停車時間が長くなっており、渋滞の要因となっているということです。その状況の改善を踏まえて、今後、令和6年に予定されております山手幹線の開通に伴う交通量増大への対応とすることが、目的の1番目としております。

目的の2番目ですが、歩行者の安全性です。ダイキンの停留所で、草津駅で乗って降りられるお客様ですが、ダイキンの敷地に入るため道路を横断する必要があるということで、現在はバスを降りた後、信号機の無い横断歩道を渡っておられるのですが、整備後のロータリーを活用することで、道路の横断をする必要が無くなり、歩行者の安全性が確保されるということを目的としております。

具体的な内容につきましては、1つ目はロータリー内へのバス停新設でございます。ロータリーの中に「上馬場ダイキン東」というバス停の新設をさせていただきたいと考えております。また、新設停留所に係る乗合バス運賃につきましては既存停留所であります「ダイキン前」と同一金額、大人片道330円とし、その取扱いについては弊社の運賃制度によるものとさせていただきたいと考えております。

また、バス停の新設に伴いまして、現在平日の一日2便運行しております草津駅直行ダイキン前線の終点を「ダイキン前」の終点から新設をする「上馬場ダイキン東」のバス停に変更させていただきたいと思っております。詳細につきましては2ページ目以降に記載させていただいておりますので、後程御説明させていただきます。

実施日につきましては、令和4年5月11日を予定しております。

また、実施日以降に行う運行計画、または運賃制度の変更については弊社の一般バス路線と同様に取り扱いをさせていただきたいと考えております。

経路等につきましては2ページ目、3ページ目に記載をさせていただいております。

2ページ目につきましては、現行運行させていただいております草津駅直行ダイキン前線の運行系統図になっております。草津駅東口の4番乗り場を出発して伯母川新橋、追分口、国道1号線を通って、草津3丁目の交差点を左折して志津道に入りますが、追分口に停まり、南郷桐生草津線に入り、ダイキン草津製作所の目の前まで行くという経路になってます。こちらの現行ルートを廃止させていただきまして、3ページ目に記載の新設したいルート、草津駅直行上馬場ダイキン東線でございます。

こちらは、ルートの途中までほぼ同じですが、ダイキン前の手前の岡本工業団地の交差点があるのですが、こちらでダイキン構内のロータリーへ進入をしてバスロータリーの中へ設置をします「上馬場ダイキン東」で降りていただくというようなことで変更をさせていただきたいと思っております。

また、本件に伴い延長する路線につきましては、3ページ目の地図の真ん中の「上馬場ダイキン東」の付近図というところに書いてあります、点線のところです。このロータリー部分がこの度延長する部分ということになっております。その間およそ100メートルとい

うことでございます。また、この新しい系統に伴う運賃については先ほど申し上げました通り、既存系統の「ダイキン前」と同じ金額、大人片道330円ということで設定をさせていただきたいと思っております。また、期間ですとかその他特別な条件はございません。

次の4ページ目につきましては、延長しようとする路線の詳細で、ロータリーの詳細を記載させていただいております。およそ12メートルの大型バスが転回できるロータリーになっておりまして、ロータリーに入っただけのところにバスの停留所、待合所を整備させていただきまして、そこで降車する。そのまま岡本工業団地口まで出るルートということで、バスロータリーが設定されております。また、こちらのロータリーにつきましては、ダイキン工業様が整備をしていただく道路ということですので公道ということではなく私道ということで管理される道路になっております。

また、今回設定します2便の乗車客数ですが、1日2便あわせて70名から80名くらいということで、その方々が降りる間、バスが県道上に停車し、現在の「ダイキン前」バス停で降りられると渋滞が多く発生しており、その分の解消が図られるということで、市内の交通安全に資する取組みとして実施を是非していきたいと思っております。

説明については以上です。御審議のほどお願いいたします。

【委員長】

只今の御説明に対しまして、委員の皆様方から御質問、御意見ございましたらいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

恐らく利用者の安全性も高まるでしょうし、交通渋滞も若干緩和されるというように思われます。委員の皆様方の同意が得られれば、よろしでしょうか。

【委員】

乗客は100パーセントがダイキンへ行かれる方ですか。

【委員】

100パーセントでは無いように聞いております。近くにいくつか会社がありますので、そちらに通勤する方も御利用になると思っております。

【委員】

乗るときに前のところに行かないですか。その辺の掲示とか、しっかりとしていただかないと、心配です。

【委員】

今回の変更につきましては、草津駅からダイキンへ向かう一日2便の系統のみということになりますので、降車のみ取り扱いになります。今後、乗車になる運行系統が出る場合があっても、既存の「ダイキン前」のバス停が廃止になるということはありませんので、そ

の近くにもう一つ「上馬場」というバス停がありますので、そちらの方にも利便が損なわな
いように情報提供を積極的にして便利になるようにしていきたいと思えます。

【委員長】

他に御発言はございませんでしょうか。

それでは、議第2号につきまして承認ということによろしいでございますか。

ありがとうございます。それではこの案件は承認させていただきました。

では、議事案件につきましては、この2つで終わりますが、報告案件がございますのでそ
の説明をよろしくお願ひします。

3、報告1「まめバス利用実績等」について

【事務局】

「まめバス利用実績等」につきまして、資料に基づき報告させていただきます。それでは、
報告1の表紙をめくっていただき、資料2の1ページを御覧ください。

まず初めに、「まめバス各路線の利用実績」についてでございます。

資料の上段には、目標利用者数と第3クールの1年目である令和2年10月から令和3
年9月までの利用実績を記載しております。

各路線における利用実績については、商店街循環線が7,217人、草津駅医大線で36,452
人、山田線で28,625人、笠縫東常盤線で6,435人、宅屋線で15,217人、大宝循環線で20,672
人、そして全体が114,618人で行いました。

大宝循環線だけ目標利用者数を達成しており、その他の路線においては、目標利用者数を
下回っている状況であります。

また、資料の下段には、参考に第2クールの目標利用者数と第2クールの1年目から3年
目まで利用実績を記載しております。第2クールの3年目は、緊急事態宣言やまん延防止等
重点措置の発令等による新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、大宝循環線以外は目標
利用者数を下回っており、第3クールの1年目も同じような状態となっております。

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、今後の利用状況については、
不確定な要素もありますことから、適宜、利用状況を確認し、利用実績が目標利用者数を満
たさない場合は、地域と再度協議を行い、アンケート調査等を実施したうえで路線やダイヤ
の改編など、バス交通不便地の交通手段の確保について検討します。

次に、資料2の2ページを御覧ください。

「まめバス『草津駅下笠線』の実証運行」についてでございます。

まず、運行概要ですが、当該路線は令和3年11月1日から実証運行を開始し、草津駅西
口から下笠方面までを運行しております。

実証運行期間は、令和4年10月31日までの1年間を予定しており、平日5便、土曜日
5便の運行となり、運行ルートについては資料の下段に記載のとおりです。

次に利用実績ですが、資料の真ん中付近を御覧ください。

実証運行を開始した11月の利用者数は336人、12月は286人、1月は248人となっており、1ヶ月あたりの平均利用者数は290人、1便あたりの平均利用者数は2.45人となります。

この状況を踏まえて年間利用者数の見込みを計算すると、3,589人となりますが、当該路線の実証運行期間中の目標利用者数が4,290人であることから、現在の利用状況で推移しますと、実証運行期間中の利用実績が目標利用者数に対し、701人足りない状況となることを見込まれます。

「草津駅下笠線」についても、他のまめバス路線と同様に新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、今後の利用状況についても不透明な部分がありますことから、引き続き利用状況を注視するとともに、当該路線の利用者数増加に向けて、市と地域が親密に連携し、地域の皆様の利用促進につながるよう周知方法等を検討していきたいと考えております。

次に、資料2の3ページを御覧ください。

「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更」についてでございます。

まず、運行経路の変更概要ですが、令和3年6月29日に開催した第22回草津市地域公共交通活性化再生協議会において報告させていただきましたが、その後も継続して地域やバス事業者と運行ルートなどについて協議を行ってまいりました。

当該地区でのまめバスの運行については、新規路線ではなく、既存路線の「商店街循環線」の一部の便について運行経路を変更し、当該要望箇所に試行的に運行する方向で調整しており、一部のバス停については、当市が実施した動態調査期間中に利用者がいなかったことから、今回の路線の変更に合わせて該当のバス停を廃止することを検討しております。

次に、運行概要（案）ですが、路線名が「まめバス『商店街循環線』」で、運行区域が「草津学区など」となっており、運行経路変更は令和4年10月1日からの予定です。

運行路線、運行ダイヤ、停留所数については、次のページに記載しておりますので、後程、御説明させていただきます。

運賃は、大人200円、子供100円で、その他割引等についても既存のまめバスと同様の運用となります。

運行車両は、ハイエースで定員が11人となっており、運行事業者は帝産湖南交通株式会社となります。次のページを御覧ください。

今回、まめバス運行の要望がありました地域は、資料の右下の赤丸付近となっております。

運行ルートとしては、まず、資料の上の「草津駅東口」を出発しまして、次に「アーバンホテル」、「図書館前」、「西草津一丁目」に停車します。現在の運行経路ですと、「西草津一丁目」の後に「本陣西口」に停車しますが、当市が行った動態調査期間中に利用者がいなかったことから、今回の運行経路の変更に合わせて廃止を検討しております。

このことから運行経路の変更後は、「西草津一丁目」の後は「オムロン北口」に停車し、次に「グリーンピア東口」、「高校前」、「立木神社前」、「道灌蔵」に停車します。

現在の運行経路ですと、「道灌蔵」の後に、「くさつ夢本陣」に停車しますが、運行経路の変更後は、「道灌蔵」に停車後、①の方向に右折し、今回の要望のあった地域に運行する経路に変更いたします。このことから、「道灌蔵」の後は、「柳橋前」、「上東児童遊園前」、「砂原会館前」に停車します。

「砂原会館前」に停車後は、現在の運行経路に戻り、「草津夢本陣」、「草津宿本陣」、「九谷医院前」「タワー111」に停車します。

現在の運行経路ですと、「タワー111」に停車後は右折し、「小汐井神社」、「新屋敷」、「国道草津」に停車いたしますが、こちらも動態調査期間中の利用者がいなかったことから、今回廃止する方向で検討しております。

このことから、「タワー111」の停車後は「大路」に停車し、「草津駅東口」に戻ってくる運行経路になっております。

「大路」については、運行経路の変更に伴いバス停を移設させていただくものであります。

次に、停留所数ですが、要望箇所新たに3箇所停留所を設置いたしますが、一部停留所については、当市が実施した動態調査期間中に利用者がいなかったことから、今回の運行経路の変更に併せて該当のバス停を廃止することを検討しておりますことから、停留所数が現状の19箇所から18箇所に変更となる予定です。

次に、運行便数についてですが、1日の運行便数は運行経路の変更後も、現在と変わらず平日12便、土曜日8便で運行いたしますが、運行経路の変更後は平日12便中6便、土曜日は8便中4便を今回要望のあった地域に運行する方向で現在調整を行っております

運行経路の変更に伴い、一部の便で運行時間が長くなることから、現在の運行ダイヤを見直す必要がありますことから、今後、地域やバス事業者等と調整してまいりたいと思います。事務局からの報告は以上となります。

【委員長】

いくつかの変更点がありますが、本日決めるという訳ではなくて、報告をしていただいて、今後、事務局の方で交通事業者とも相談しながら決めていくと。こういうことでございますので、本日委員の皆様方からお気づきの点がございましたら遠慮なくおっしゃっていただければと思います。いかがでしょうか。

【委員】

まず、草津駅下笠線の実証運行については、コロナがあった割には使っておられるというのが正直な感想です。こちらの方の路線をみたときにai彩ひろばの方の観光的なことを視野に入れてというお話を聞いて、イベント等が随分中止されてたと思います。日常生活に必要な方だけがお使いになった数字かなと。今後この利用者を増やすとなると、そういう拠点、行く目的地となるai彩ひろばとかのイベント情報とか、そういうところにもう少し特化してまめバスの便利さ、楽しさみたいなところをしていただけたらなと思います。コロナ禍で一番大きいのが、高齢者の方が外出されなくなったということで介護の頻度がすごく高くなった。また、障害をお持ちの方も出られないということで精神的に不安定になり、社会参加という道を閉ざされたという弊害がございます。そういう意味でも、このまめバスの価値というものをここではっきり示すためにも、他の課ともさらに連携していただいて街の活性化としてのあり方みたいなものを是非協力していただけたらなと心から思うところです。実際に使われた方は、久しぶりに通ったので試しに乗ってみるわというのも何人か聞いて

おります。車いすの方も聞いておりますので、自分達が乗れるものが増えるというのもすごくモチベーションの起爆剤になりますので、是非そういう意味でも頑張ってくださいなと思っています。

「商店街循環線」の運行の変更なんですけど、いろんな聞き取りをされて、柔軟に対応されて素晴らしいなと思って。ただ12便のうち6便が変わるということは、時刻表に色分けされるとか、乗客が翻弄されないようにしていただきたい。企画する側は自分が企画しているので分かりますが、乗る方々は素人ですので、運行に変更があったことを知らなかったという方が沢山おられるので、そのあたりを混同されないように、視覚的にお願いしたいのと、高齢の方が随分乗っておられるとお見受けしますので、介護保険課とか長寿いきがい課とかそういうあたりも周知徹底をお願いしたい。それから包括支援センターあたりにもチラシ1枚で結構ですので、外出支援とも伴って介護予防にもなりますので、これだけ配慮していますよ、乗りにくかったらまた御意見聞かせてください、というような窓口を、沢山拠点を利用していただくと、市民にとって使いやすいし、ある意味あってよかったなと思われることになると期待しております。

【事務局】

貴重な御意見ありがとうございます。

草津駅下笠線については、今イベントとかは無くなっていますので、現在、動態調査させていただいてまして、利用者の声をお聞きしますと、その地域に住んでおられる方が病院へ行かれるときの足になっているということなので、継続して使わせてほしいという意見をいただいております。ai 彩ひろばとかはイベントが無い状況と、草津駅下笠線が走ってから、また周知があまり浸透していないというところもありますので、そこに関しては、草津川跡地やai 彩ひろばとかのホームページがあると思いますので、他の関係課と協力しながらPRの方を進めていきたいと思います。

商店街循環線の再編につきましては、まめバスの時刻表が分かりにくいというお声をいただいておりますので、次回の再編時に、利用者が混乱しないような時刻表等にしたいと思います。

【委員】

まめバスの利用実績2-1で大宝循環線が第2クールの時の目標者数が実際に実績も非常に多くて、今回も第3クールで目標を唯一超えていると今報告をいただいたのですが、これは大宝循環線のどこの部分が多いかわかっておりますか。

路線のどこかで乗ったら1というカウントをされているわけですね。

【事務局】

どこからどこまで乗っておられるのが多いということが把握できていません。

【委員】

利用者が増えているということはいいなと思う反面、この路線は他に比べて長い路線だと思います。効率化の観点ばかり話で恐縮なんです、目標の際にこの線、おそらく長い分、他に比べてコストはかかっているだろうと思われま。

今後利用実績に応じて、再編とか検討をしていくことになるのかなと思っておりまして、その際には収支率とかも含めて見させていただければありがたいなと思いました。

【委員長】

委員がおっしゃったように収支率というのは重要な指標ですが、この公共交通会議の今までの経緯を御説明いたしますと、運行開始時は、収支率でもって存続廃止等を決めるというやり方でしたが、まめバスで収支率が50パーセントになれば結構なことですし、20パーセントとか30パーセントとか、そういう議論を重ねた結果です。やはり収支率というよりも市民の足を確保するためには、利用者の皆さんの努力といたしますか、そのある時点における利用者数、この場合は3年の平均値となっておりますが、それを上回るか下回るか。そういうところで判断しようというところになっておりますので、収支率というのは頭の隅にはきちんと置いておかないといけないんですが、いきなり利用者数というやり方ではなく、収支率の方に持っていったらまめバスは残れないと思います。従いましてそのところは、うまく事務局の方も考えられていると思いますが、今のシステムと、ただ、収支率はどうでもいいということではないんですが、うまくその辺のバランスを事務局としてお考えいただくということになると思います。それから、向こう3年間ということですが、コロナ禍での状況ですから果たしてこの基準でよろしいのかどうか、そういうことも、本日は決める場ではございませんので、いろんな意見を頂戴するというところがございますので、今後こういう基準でもって、存続廃止という議論をするのが適切かどうか。ベストはないです。ただ、どのような形でやるかを市民の皆さん、あるいは交通事業者の皆さんの合意の下で進められる事業となるか、そのあたり非常に重要でございますので、ここは事務局にそういった議論を今後この場で続けていっていただいて、皆さんが合意のもとに、まめバスというものが残っていく持続的なシステムになるように努力していただければありがたいと思っております。

【委員】

どこの市町の会議でも言わせていただいているのですが、バス停の関係で報道されているので御存じの方がおられると思いますが、「危険なバス停」。停車した際に横断歩道にかかってしまう、これがAランクという形で、私ども「安全対策が必要というバス停」という形で協議会もやっております。今回の部分だけではなくて他の経路も全てなんですがAランクの数が、滋賀県は全国で2位という不名誉な順位をいただいております、何とかそれを減らしていこうという形で関係者と事業者さんと一生懸命考えてるんですが、設置型もあ

りますし、やはり自分家の前にバスが停まるのはいややという形で、なかなか理解を示していただけない住民の方もいらっしゃいます。そこはそれで仕方ないですけど、この地図ではちょっと小さいのでよくわからないんですが、交差点から5メートル、横断歩道から5メートル、これもやはりBランクやCランクという形でございます。出来ればその辺も考慮したうえで、バス停の設置箇所、既存のバス停もそうなんですが、そういう風にかかっていたら住民の方に説明して理解していただいて、多少なりランクから外れるとか、ランクが落ちるとかという形のバス停の移設を考えていっていただきたいと思っております。

【事務局】

先ほど御指摘いただきました危険なバス停についてなんですが、国の方で取り上げられているように改善しなければならない点ではありますので、今回11月1日から運行を開始した草津駅下笠線に関しては、危険なバス停を出来るだけ避けるように地域の方々に協力していただきながら設置いたしました。

既存の路線に関しては、草津市のコミュニティバスのまめバスの方でも危険なバス停がありますので、先ほどおっしゃっていただいていたように、家の前に置かないで欲しいとか、地域の御協力がいただけない部分もあるのですが、今後危険なバス停は1個でも減らせるようにバス事業者様と地域の方々、道路管理者と調整してまいりたいと思います。

【委員】

まめバスが上東地区と砂原に入るようになりました。ありがとうございます。

バス停の位置が砂原のところは特に混雑しますので、気を付けていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【委員長】

ありがとうございました。他はいかがでございましょうか。

【委員】

参考までにですが、弊社のバス路線においては今年度の4月からJRさんで使えるICOCAカードが全線のバス路線で使える運用になっております。概ね弊社のお客様は駅利用のアクセスの方が9割弱おられる中で、ICOCAカードの普及率も利用率も8割以上ある。非常に好評である。今後のまめバスの御利用の方、今は現金や紙ベースで御利用される方もおられますけど、徐々にキャッシュレスとかこういう不快な部分を払拭するということでは、非常に有効な利用ツールで今運用させていただいております。

もう1点は、今コロナで調査することが難しい時にビックデータの活用ができ、タッチすると全てデータで残りますので、ビックデータ活用していただければと思います。

【委員】

ICOCAカードのデータって、我々御提供っていただけるものなんですか。

【委員】

間接的には出させていただけます。

【委員】

各事業者のバス乗車に関する記録データ、区間、決済額、人数などは御提供が可能ですが、各人のICカード利用履歴などビッグデータの活用などは不可となっております。

【委員長】

いろいろなデータを有効に活用するというのは、非常に重要でございますので、個人情報等々、これに十分に気を付けながらいろんなところでご活用いただけるようにそれぞれの努力をお願いしたいと思います。

これをもちまして本日の公共交通会議は終了とさせていただきます。

いろいろとありがとうございました。事務局へ進行をお返しいたします。

4、閉会

【事務局】

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、これをもちまして第36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。