

第 3 3 回
草津市地域公共交通会議
会議録

令和 2 年 7 月 2 8 日

草津市地域公共交通会議

第33回 草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

令和2年7月28日（火）14時00分～16時00分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員： 24名（順不同）

塚口委員、津田委員（本庄代理）、洲鎌委員（杉江代理）、加藤委員、南英三委員、宮下委員、北村真治委員（近藤代理）、隠岐委員（田中代理）、中島委員、大西委員、中西委員、野村委員、北村雅利委員、福田委員（岡田代理）、前野委員、木村委員、中村委員、酒井委員、濱田委員、南総一郎委員（尾中代理）、花村委員、田中三男委員、田中歩委員、生田委員

■欠席委員： 2名（順不同）

野口委員、池崎委員

■事務局：

辻川部長、中安理事、松尾副部長、岩城課長、三浦係長、田村主査、眞木主事

■随行者：

2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あげます。

次に、本日の会議の成立について御報告申しあげます。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23人（後刻24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1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、当会議委員の委嘱についてですが、こちらは活性化再生協議会の委員と同時に委嘱をさせていただいているところでございまして、委員の皆様は資料2ページ目の名簿のとおりでございます。

活性化再生協議会も含め、これから2年間どうぞよろしくお願いいたします。

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、協議会設置要綱、資料1と資料2となります。追加資料も1枚置かせていただいております。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。当会議の委員長につきましては、当会議設置要綱第5条第1項の規定により「交通会議に委員長および副委員長を置き、委員の互選により定める」となっております。

つきましては、議事の前に、当会議の役員を選任する必要があると思いますが、いかがお取り計らいいたしましょうか。

【委員】

事務局のお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、委員長には、活性化再生協議会の会長として会議を運営していただきました、立命館大学工学部特任教授の塚口委員に是非とも御就任をお願いしたいと考えております。

また、副委員長には、活性化再生協議会の副会長を務めていただきました滋賀県バス協会専務理事の野村委員に是非御就任を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。

【委員】

異議なし。

【事務局】

ありがとうございます。委員の皆様から御賛同をいただきましたので、委員長は塚口委員に、副委員長は野村委員に御就任をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしく願い申しあげます。

それでは、塚口委員長、誠に恐れ入りますが、総会にあたりまして、一言御挨拶をよろしくお願ひします。

【委員長】

～挨拶～

【事務局】

ありがとうございました。

それでは、これより委員長より議事の進行をお願いしたいと思います。委員長、よろしくお願ひいたします。

【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。

御審議いただく案件は1件でございます。

「草津市デマンド型乗合タクシー事業」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。

それでは、議事「草津市デマンド型乗合タクシー事業」につきまして、資料に基づき私から説明させていただきます。座って説明させていただきます。

草津市におけるバス交通空白地・不便地の移動手段として検討しておりますデマンド型乗合タクシーにつきまして、その事業の取組方針や事業内容について、承認を求めるものでございます。

デマンドタクシーを検討させていただくこととなった経過につきましては、今月6日の活性化再生協議会において説明させていただいたところございまして、前回の資料については、本日の資料68ページ以降に添付させていただいているところです。

それでは、事業の取組方針や事業内容について、説明させていただきたいと思います。

まず取組方針です。草津市内の公共交通として、現在既にまめバスを運行している中で、デマンドタクシーをどのように位置付けて取り組んでいくか、について、3点、取りまとめさせていただいたものになります。

1点目の取組方針としまして、「主要な交通手段」について説明させていただきます。

今回、志津学区でデマンドタクシーを実施することとなった経過としましては、本来であれば、草津市のバス交通空白地・不便地における交通手段は、まめバスの導入を検討するところを、運転手さんが不足しているとか、走行ルートと運転手さんの労務管理の兼ね合いの課題がありまして、まめバスでの対応が困難でしたので、地域の御意見とか他市さんの取組みを調べる中で、新たな交通手段としてデマンドタクシーを検討することとなったところでございます。

ただ今回、実証運行をさせていただきまして、デマンドタクシーが「バス路線では走行が困難な、きめ細やかな場所の移動手段として対応できる」とか、「基幹公共交通の路線バスへの乗り継ぎを促進できる」ことなどを実証できましたら、草津市の公共交通ネットワークにおける、一つの交通手段として、新たに位置付けたいと考えているところでございます。

次に、2点目の取組方針としまして、「実証運行結果と事業継続等の検討」について説明させていただきます。

これから実施を予定していますデマンドタクシーの実証運行の結果と、その結果に基づいて事業を継続するかどうかの基準につきましては、まめバスと同じように、利用者数を基準として検討していきたいと考えているところでございます。そして実証運行する中で、デマンドタクシーの利用者数が多い場合は、デマンドタクシーからまめバスへの移行も考えていきたいと考えております。

また反対に、実証運行をしまして、利用者が少ない場合につきましては、利用者数や利用時間帯、停留所などの情報を整理しまして、引き続き地域の皆様と協議を続けまして、地域にとって利便性の高い移動手段を検討していきたいと考えているところでございます。

最後に、3点目の取組方針として、「今後の公共交通の検討」について説明させていただきます。

先ほど説明させていただきましたとおりデマンドタクシーは、まめバスが難しい状況にありましたので、新たに検討した事業になります。

従いまして、今後のバス交通空白地・不便地への移動手段の新たな導入を検討するにあたりましては、これまでと同様に基本的には、「まめバスで対応することはできないか」ということを、まずは検討したいと考えております。

しかしながら、まめバスの検討を進めるにあたりまして、「バス走行ルートとしての実現は可能か?」「バス運転手さんは確保できるか?」「地域のニーズとしてはどうか?」といったことを鑑みまして、デマンドタクシーの方が適しているのではないかと判断できる場合につきましては、デマンドタクシーの導入について検討する、という形で新たな公共交通の検討を行いたい、というふうと考えているところでございます。

以上が、草津市におけるデマンド型乗合タクシー事業の取組方針となります。

では、デマンドタクシーを一つの交通手段として考えるとすれば、色んな交通手段がある中で、どのような位置付けを目指すかについてですけれど、こちらは裏面のページを御覧いただきたいと思えます。

「草津市の目指す公共交通ネットワーク」を御覧いただきたいと思えます。

こちらは、草津市地域公共交通網形成計画の中で示しております、草津市が目指している公共交通ネットワークの図になります。ネットワーク図としては、JR草津駅と南草津駅を中心に都市機能誘導区域や居住誘導区域がございまして、琵琶湖側などの市街化調整区域においては生活・交通拠点を設定することを想定しております。

そして、両者を結ぶ公共交通が、青矢印の「公共交通路線」。また、市街化調整区域の中で、生活・交通拠点へのアクセスを確保するものが、緑矢印の「支線交通・補完交通」となっております。

主に路線バスなどが、青矢印の「公共交通路線」、路線バスでカバーできないバス交通空白地の移動手段が、緑矢印の「支線交通・補完交通」となっておりまして、今回検討しておりますデマンドタクシーは、緑矢印の「支線交通・補完交通」を分担する交通手段として考えているところでございます。

では、目指すネットワークとしては、このように考えておりますが、現在のバス交通空白地・不便地の状況としてはどうなのかというと、次のページになります。

こちらは昨年末のバス交通空白地・不便地を表した図となっておりまして、JR草津駅と南草津駅を中心に延びるバス路線と、各停留所から半径300メートルの円を描いた図になります。

青色の線は近江鉄道さんの路線、オレンジ色は帝産湖南交通さんの路線、ピンク色は滋賀バスさんの路線、緑色はまめバス路線となっております。そして、グレーの円は民間バスの停留所から半径300メートルの円、緑色の円はまめバス停留所から半径300メートルの円となっております。

先ほどの、目指すネットワークの図で、生活・交通拠点を想定している学区としては、上から常盤学区、笠縫学区、笠縫東学区、山田学区、老上西学区、そして右手の志津学区でし

て、今回デマンド型乗合タクシー事業を検討している志津学区には、バス交通空白地・不便地が多く存在する状況でございます。

こちらに、現在検討しているデマンドタクシー路線を反映するとどうなるかと言いますと、次のページになります。

デマンドタクシーは紫色になります。

バス交通空白地・不便地をベースに考えると、今よりは移動手段を確保できることになりませんが、まめバスと同じように、地域の移動手段として持続可能なものにならないければ、本質的には「移動手段の確保」ができたとは言にくいので、地域の移動手段として定着させるには、どういった事業内容がいいか、ということで御審議いただきたいと考えております。

それでは次の5ページを御覧いただけますでしょうか。

こちらは、今回御審議いただきたいと考えております、「デマンド型乗合タクシー「まめタク」事業概要(案)」になります。事業内容を取りまとめさせていただいておりますので、こちらから上から順に説明させていただきたいと思っております。

まず、1点目の「事業名」についてです。事業名としましては、「まめタク」と考えております。まめバスと同じ「ecoまめ」のキャラクターを使いまして、こちらのデマンドも地域への定着していくことを目標に、と、愛称を考えたところでございます。

次に、2点目の「事業目的」についてです。事業目的は、「バス交通空白地・不便地において、まめバスでは運行が困難な地域を中心に、デマンドタクシーにより移動手段を確保するものでございます。また、停留所や運行時間帯につきましては、交通拠点における既存バス路線への乗り継ぎを考慮した設定とすることで、既存バス路線の利用促進にもつなげるもの」とさせていただいております。

次に、3点目の「運行開始」についてです。運行開始につきましては、最終的な運行開始日が決まった段階で明記したいと考えておりますが、想定としましては、今年の11月頃からの実証運行開始を予定しております。また、実証運行を行う期間としましては、1年間を想定しておりますものの、昨今の新型コロナウイルス感染症の情勢も踏まえまして、また検討していきたいと考えております。

次に、4点目の「事業主体」についてです。事業主体は、まめバス事業と同じく「一般乗合旅客自動車運送事業の許可を有する運行事業者」様をお願いしたいと考えております。

関連して5点目の「運行事業者」につきましても、「道路運送法第3条第1項イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業の許可を有している」事業者様と考えております。

次に、6点目の「運行区域」については、今回検討しております志津学区等としております。

次に、7点目の「運行方法」についてです。運行方法としましては、「路線運行、ダイヤ制(出発場所、出発時間を設定)、予約制」と考えておりまして、こちらは、「まめバスでは運行が困難な地域を中心に運行する交通手段」として考えましたので、まめバスに近い運行方法を想定しているものでございます。

次に、8点目の「運行車両」についてです。運行車両はタクシー車両と考えておりまして、予約状況に応じた車両の対応をお願いしたいと考えております。そして、車両には、デマンドタクシーであることがわかるマグネットシートなどを貼付いただくよう考えているとこ

ろでございます。

次に、9点目の「運行路線」についてです。運行路線は、今回、志津学区において検討しました5路線になりまして、同時に、路線バスとの乗り継ぎについても検討しているものになります。路線図については後ほど説明させていただきます。

次に、10点目の「運行区間」につきましては、路線を定めておりますので、所定の路線に沿って、停留所から停留所までを運行するものでございます。

次に、11点目の「運行日時」についてです。運行日時は、平日月曜日から金曜日の、朝9時から昼15時頃までの運行を想定しておりまして、1時間あたり1便としますと、1日当たり6便の運行になると考えております。

次に、12点目の「利用登録」についてですけれども、利用登録は、まめバスをベースに考えると、不要ではないかと考えました。

次に、13点目の「利用料金」についてです。利用料金は、大人200円子ども100円と、こちら、まめバス運行地域と地域差がないように、まめバスと同額を想定しております。また、身体障害者手帳などをお持ちの方への割引ですとか、往復割引、回数券についても同じく実施したいと考えているところでございます。

最後に、14点目の「受付時間」につきましては、原則、乗車される1時間前までの電話予約により受付を行うことを想定しているところでございます。

この中で、6点目の「運行区域」と9点目の「運行路線」につきましては、今回の志津学区における内容としておりますけれども、今後、他の地域で同じようにデマンドタクシーを展開する場合におきましては、事業の全体像としてはこちらのペーパーのような事業内容で検討したく考えているところでございます。

以上が、事業概要の案となっております。

そして、只今説明させていただきました事業内容に基づく、地域向けへのパンフレット案が、次の6ページから8ページとなっております、もう少し説明させていただきたいと思っております。

6ページについては、先ほど説明させていただきました事業概要に基づいて、「まめタクとは？」ですとか、「ご利用方法」、「運賃」、「運行日」について記載したペーパーになります。詳細な説明は割愛させていただきます。裏面7ページは路線案、そして右隣の8ページは時刻表となっております。

7ページの路線案と8ページの時刻表については、前回の協議会でお渡ししたのから、「民間バス路線への乗り継ぎ」をもう少し詳細に検討しまして、一部路線内容を修正させていただいておりますので後ほど説明させていただきます。

7ページの路線全体の説明をさせていただきますと、デマンド路線として想定している路線は5路線ありまして、1つ目の路線がピンク色の「青地第一笠井線」、2つ目が青色の「追分線」、3つ目が緑色の「山寺新田線」、4つ目がオレンジ色の「馬場線」、5つ目が黄緑色の「岡本線」となっております。

それぞれの路線は、左上赤色の「フレンドマート志津東草津店」を起終点とした運行を想定しておりまして、黒色点線の帝産バス路線に乗り継いで、草津駅へアクセスすることを想定しているところでございます。

簡単ではありますが、こちらが路線図になりまして、路線図については、「路線バスへの

乗り継ぎ」のことも説明させていただきます。

前回の協議会から、今回、一部停留所を追加しましたのが、「フレンドマート」の左隣にある青色の「追分口」停留所、ピンク色の「追分口北」停留所の2つになります。

理由につきましては、今回、追加資料として机に置かせていただきました、「デマンド型乗合タクシーと路線バスの乗り継ぎイメージ」の資料を御覧いただけますでしょうか。

元々、路線バスへの乗り継ぎを想定しておりました停留所は、①「フレンドマート志津東草津店」でした。ここから、主要地方道大津能登川長浜線、通称志津道の③の場所にある、帝産バス路線の「追分口」停留所まで歩いていただいて、路線バスへ乗り継いでいただくことを想定しておりました。

①「フレンドマート志津東草津店」の停留所の場所は、約10年前に志津地区でまめバスの実証運行を行っていた際に設置させていただいておりました停留所の場所なんですけれども、その際には、まめバスから帝産バスへ乗り継ぎをされる方はほとんどいらっしゃらない状況でした。

このことから、路線バスへの乗り継ぎを円滑な形にするにはどうしたらいいかなということでも検討させていただいたものになりますので、説明をさせていただきたいと思います。8ページの時刻表も併せて御覧いただければと思います。

各路線ともに、まずは「フレンドマート志津東草津店」から始まりまして、次に「追分口北」を経由する形となっています。また同時に、終点も「フレンドマート志津東草津店」になっておりますけれども、終点の一つ手前は「追分口」となっています。「追分口北」は行き、つまり乗ることをメインに考えた停留所、「追分口」は帰りに、つまり降りることをメインに考えた停留所です。

この考えを持って、「乗り継ぎイメージ」の資料を御覧いただけますでしょうか。

②「追分口北」は乗ることがメイン、③「追分口」は降りることがメインの停留所です。それぞれを使い分ける理由について説明します。

例えば、私が志津学区に住む住民だとして、私から家から草津駅まで行きたいという時に、先ずデマンドタクシーに乗って、そこから路線バスに乗り継ぐということになるんですが、デマンドタクシーから路線バスを乗り継いで草津駅までアクセスする場合には、志津道の方から走りまして③のところにあるバス停留所で降ります。降りるときに利用料金の精算をする時間が一定必要かなと思うのですが、長時間の滞在にはならないので、③の停留所はどうかと思いました。反対に草津駅の方から路線バスに乗って帰ってきてデマンドタクシーで家の方に帰るという時、路線バスで③の停留所までアクセスしてデマンドタクシーに乗り継ぐということですが、デマンドタクシーさんが③のところで待っていますと、渋滞が発生してしまうことが懸念されますので、少し歩いていただくことになりませんが、②のところに停留所を置いてそこから乗り継いでいただくことを考えています。

以上が、追加資料の「乗り継ぎイメージ」に関する説明でございます。

また、路線バスへの乗り継ぎにつきましては、もう一点、前回の協議会の中で、車いす利用者さんは路線バスへの乗り継ぎが難しいのではないかと御意見をいただいております。どうすればいいか検討しましたものの、路線バスへの乗車が難しくなりますと、やはりタクシーで移動していただくしかないかと考えました。

ですので、デマンドタクシーを運行する地域まではデマンドタクシーの利用として御利用いただき、一度清算していただきまして、そこから、一般のタクシー利用を新たに始めていただくことで、草津駅まで移動していただくという形はどうかと。県内の他市さんでも、デマンドタクシー事業を実施されている市町の中では、乗り換えなしで、デマンドタクシーから一般タクシーへの利用ができることを謳っておられる市町さんもありましたので、この方法ですと、車いす利用者さんでも、草津駅にアクセスしていただくことができることとなります。

ただ、一方で、この利用方法が地域全体で定着していきますと、その地域での一般のタクシー利用が減ってしまう懸念もあるかと思えます。従いまして、事務局としては、問い合わせがありました場合には御案内させていただこうかと思えますけれども、基本的にはアナウンスしない方向でどうか、と考えているところでございます。

以上が、乗り継ぎに関する検討内容でございます。

事業内容の説明としては以上となりますが、資料9ページからの詳細な地図と、52ページからの現場の写真になっておりまして、停留所を置かせていただくところの住民さんへの依頼・調整はこれから進めていきたいと考えておりますが、詳細な説明については、申し訳ありませんが割愛させていただきたいと思えます。

そして資料68ページ以降は、前回の協議会の資料と同じ内容ですので、こちらについても割愛させていただきたいと思えますけれども、一部、内容を追加させていただきましたので、83ページを御覧いただけますでしょうか。

資料83ページの実証運行予定につきまして、前回の協議会の内容より、若干追加修正をさせていただきました。追加点としては、下3つの、「運行準備」、「広報」、「地元説明」についてです。前回、地域への説明についての御質問もいただいておりましたけれども、実証運行の開始前には地域で住民説明会を行いまして、市の広報くさつへの掲載ですとか、地域へのマップの配布を事前に行いたく考えているところです。

そして実証運行の開始前に、こちらの事業の認可申請を滋賀運輸支局さんへ提出する必要がありますので、来月頃には運行事業者さんを選定させていただいて、その後、運行事業者さんも含めた事業内容をもって、改めて協議会にて説明させていただきたいと考えているところでございます。

今回は、運行事業者さんをこれから選定させていただくにあたりまして、デマンドタクシー事業の内容としてこちらでいいでしょうかということで、御審議いただきたいと思えます。私からの説明は以上です。

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。

今、説明いただいた内容について、ひとつずつ確認をしていきたいと思えます。

まず、全体を通して何か気が付いたところで御発言がございましたら承りたいと思えます。

【副委員長】

御説明の中になかったのですが、事務局がポイントとして挙げられたのは、既存のバス路線との乗り継ぎということでお話をいただいたわけなんです。事業をされるにあたって大切なポイントとして、需要予測という言葉が適切かわかりませんが、そのあたりをどのようにお考えになられてこのような事業を設定されたのか、ということをお聞かせください。

【事務局】

今回、乗り継ぎについての需要予測というところまではできていません。ただ、10年ほど前にまめバスの実証運行していたときには、志津地区からは南草津駅にアクセスする路線がございました。そして、今回5路線を検討する中で各地域でワークショップをさせていただいた際に、「草津駅へのアクセスを検討できないのか」という御意見をいただいていた経過がございますので、このことを踏まえて民間バスへの乗り継ぎをベースとして草津駅へのアクセスを検討させていただきました。

【副委員長】

住民の方からどのような御要望があったのかということは、一つの需要予測の根拠になるのかと思います。

【委員】

車いす利用者が、草津駅に向かう時にデマンドタクシーを使って、その後タクシーで、とおっしゃいましたが、バスの料金はいくらでしょうか。タクシーならいくらですか。まめバス直で行けば200円で行けるんですよね。デマンドタクシーからバスに乗ると200円プラスバスの料金。デマンドタクシーからタクシーに乗るとデマンドタクシーの200円プラスタクシーの料金になるんです。それは車いす利用者が負担しろということをおっしゃったと思うんですが、その辺はいかがお考えでしょうか。

【事務局】

車いす利用者の公共交通利用については、大きな課題と認識しております。将来的には対応してまいりたいと考えておりますが、今回の実証運行とその後の本格運行の時点で、すぐに対応できるかについては、今の段階では困難かと思っています。

まめバスやまめタクは、民間の路線バスの空白地を補完していきたいと考えていますので、段階的には、まず民間バスの空白地を補完することを考えています。

【委員】

路線バスのバリアフリー化に関しては、「将来的には」と言うものの、今まで何も取組み

もなされないままでした。いつまでもタクシーに乗らないといけないんですか。

デマンドタクシーを検討するときに、車いす利用者はどうするのかと、最初から何故検討していただけないんですか。ユニバーサルな考え方とは、そういうことだと思いますがいかがですか。

【事務局】

ユニバーサルデザイン整備については、お待ちいただいているにも関わらず対応できておらず大変申し訳ないと思っております。ただ、明確にいつ対応できると言える段階ではありません。

【委員】

今のところ検討の余地がなく、タクシー以外ないということですね。

【事務局】

今回、まめバスにするかまめタクにするかについてだけでも何年か議論を重ねている経過があります。しかしながら、委員が言われている意見も含めて検討していきたいと思っております。

【委員】

車両の整備などはお金が掛かるので、すぐに実現することは難しいということは理解しています。ですので、デマンド型タクシーから乗り継ぎでタクシーに乗って草津駅に行くということであれば、タクシー料金がバス料金並みに使えるなどの助成制度を考えてください。すぐには答えが出ないと思いますが御検討いただけたらと思います。

【事務局】

検討していきたいと思えます。

【委員】

よろしくお願いします。

【委員長】

我々が検討している交通というものは、一つは「公共交通」という意味での交通でございまして、これについてはできるだけお客さんを沢山運んで、収入も多い方がいいという「公共交通」の考えがある。もう一つは「福祉的交通」でして、それと「公共交通」の境界領域というのは難しいところです。事務局は「公共交通」という視点で色々検討されているわけですが、「福祉的交通」も含めて、市全体として御検討いただく方がいいのではないかと思

うんです。

バリアフリーについては、「今後考える」ということでなく、「将来になるかもわからないが、こういうふうな検討をやっている」などを、具体的にお示しいただいた方がいいのではないかと思いますのでよろしくお願いします。

他いかがでございますか。

【委員】

まず資料1の1-1で、デマンド型乗合タクシー事業の取組方針の二つ目、「実証運行結果と事業継続等の検討」で、この判断基準というのは何か決めているんですか。

それと、それぞれ地域のバス停の写真があり、雨天の待つところが雨ざらしのところばかりかと思えますので、公民館など雨宿りができるところはなかったのか伺いたいと思います。

【事務局】

1点目の判断基準についてですが、まめバス化するという判断基準は具体的なところまでは決められていません。今後実証運行を行いながら、利用状況などの様子を見つつ、この会議の場で諮らせていただければと考えております。

一方で、まめバス化するという検討に至った場合でも、タクシーでは走れる道がバスでは走れないですとか、ルートを選定とか、地域さんの御意見とか、バスの運転手さんの確保はどうだとか、他の観点とかもあるかと思えますので、そういった状況も踏まえて、また検討したいと考えているところでございます。

もう1点御質問いただきました、屋根があるところに停留所を設けられないのかという点につきましては、停留所の場所の選定は、地域の方でワークショップさせていただいた中で、地域とともに場所を選定したものをベースに考えさせていただいたものになります。利便性の面からしますと、お待ちいただく場所っていうのは雨風がしのげる場所っていうのが確かに理想的ではあるんですが、地域にとって乗りやすい場所ということを軸に考えた結果こういった場所を選定させていただいたところです。

【委員】

デマンド型乗合タクシー事業の実現については、草津市さんに期待いたします。きめ細かな計画ではないかなと思いますので、これが市民の方に指示されれば、交通事業における一つの大きな指針になるかと思えますので頑張ってください。

先程、車いすの話が出ましたが、これは公共交通全体から見ても大変重要な話です。これだけきめ細やかな計画を立てておられるのに、最も私たちが考えなければならない障害者の方の立場が欠落しているとしたら、これは単に福祉の問題だけではなく、基本的な「移動手段」の形の考え方の問題だと思いますので、今一度、真摯に受け止めなければならないと

思います。今すぐにとすると身も蓋もありませんが、しっかり受け止めて取り組んでいただきたいと思います。頑張ってください。

もう一つ、停留所でお待ちいただいている方の安全については、疑問を感じる部分があります。5分から20分くらい停留所でお客さんが待つわけですが、果たして車いすの方がこの場所でという場所が散見されます。例えば防火水槽の横で安全に待てるのか、駐停車はできるのかなど、安全の観点から、停留所を見直していただけたらと思います。

【事務局】

停留所の設置場所については、安全性の視点も含め、改めて確認してまいります。

【委員長】

それでは、事務局の方で確認しておきたい項目がございます。

まずは、デマンド型乗合タクシーを草津市の主要な交通手段として位置付けていいのかどうか、という問題でございます。

まめバスは難しいからデマンド型乗合タクシーを導入しようかということですが、そのデマンド型乗合タクシーというものを、きちっと草津市の交通手段として位置付けておけば、ユニバーサルデザインという観点において取組みを進めていくということになります。

それでは、デマンド型乗合タクシーは草津市の主要な交通手段として位置付けることとしたいと思います。そのうえで、すぐには難しいだろうけども、将来は車いす等々、体の御不自由な方の利用ができるだけ支障ない形を目指して努力していただくことをお願いしたいと思います。

デマンド型乗合タクシーは、利用が多ければまめバスへの移行も視野に入れるものとし、利用が少なければ、まめバスと同様に継続の可否を議論すると、そういう取組み方でよろしいかどうか。これは、事務局にお聞きしますが、デマンド型乗合タクシーは、今後の継続可否については、「まめバスと同じような考え方」で行くのか、それも含めて「柔軟に考えたい」ということか。いかがでございますか。

【事務局】

若干は柔軟に検討していきたいと考えております。

【委員長】

特に収支が前面に出るというわけではないですね。

【事務局】

収支も大事ですが、総合的に見ていきたいと思います。

【委員長】

この事業の継続の可否の判断の仕方につきまして、皆様方から何か御発言ございませんでしょうか。

【委員】

継続の可否の考え方につきましては、まめバスの存続を検討するにあたりましても紆余曲折がありました。個人の意見としては、1人でも必要とされる市民があればまめバスも継続してほしいと思っておりますが、まめバスの存続の検討については、「なぜ、まめバスを走らせるのか」という、もともとの原点を事務局が見ていただいているかどうかにかかっているかと思っております。

そして、今回のまめタクも、市民の要望があるので必要性を鑑みて今回運行するということですが、果たしてこのダイヤが地域のニーズと合っているかは、私にはわかりません。ですので何人乗ったというデータと共に、こと細かに地域で聞き取りをしていただいて、地域として本当に必要とされているかということも併せて基準とするようにしていただけないかと思っております。特にタクシーはまめバスのようにたくさん乗れるものではありませんので、数的な基準だけでは難しいと思うので、本当に地域のニーズがあるのかということも細かに判断していただきたい。そして地域で聞き取りをする中で車いすや介護の問題が出てくると思っておりますので、そうするとダイヤの見直しといった問題も出てくる。そういったことも鑑みながらタクシーを継続していくのかということ、私たちだけでなく地域の方々と一緒に考える、そういう実験にしていきたいと思っております。

【事務局】

デマンド型乗合タクシーの乗車人数については、対象エリアがバス交通空白地・不便地です。住民さんが少ないことから、利用者数としては少ないであろうということは想定しております。

また今回の実証運行については、アンケート調査により、需要の有無について判断してまいりたいと考えています。しかしながら、今の段階で、どういう項目で効果を確かめるのかという具体策については詰め切れていない状況ですので、まずは実証運行をしてみたいと整理していきたいと考えております。

【委員長】

アンケート調査等については、実証運行をはじめる前にどのような事象を、どのように調べていくのかということ整理してください。図面の上で停留所の場所を考えただけでも、停留所の位置が適切かどうかとか、お客さんの待ち空間が十分なのかどうか、それが危険な状況でないのか、雨天の場合にどうなっているのかとか、一つひとつ項目を決めとかないと

漠然と実証運行をすると確認できないことがありますので、やはり実験する前にこれを調べるというリストはお作りになってください。

【事務局】

事前に予測できる項目については準備して挑みたいと思います。

【委員】

実証運行に際して、私どもが御協力できることがあれば、バス停で車いすは待てるのかどうかなど、協力させていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

また、ニーズが高まった時はデマンドタクシーからまめバスに変更するという話がありましたが、運転手さん不足の状況では難しいと思います。方法として、例えばデマンドタクシーの運転手さんに大型免許を取っていただくといったことや、まめバスでなくまめタクの数を増やすといった選択肢もあるかと思います。さらに実証実験の時点ではダイヤを決めずに運行すれば、どういった時間帯のニーズが多いのかという調査もできると思います。

もう一点ですが、路線バスへの乗り継ぐ場合、利用料金が高くなります。その点では、まめバスが運行する地域の方と比べると料金の差が出て、不公平が生じていると思いますので、割引制度も検討していただけたらと思います。そうすれば路線バスへの利用も増えるのではないかと思います。以上です。

【事務局】

まず、デマンドタクシーをまめバス化するかという検討については、バスの走行可否、道路状況、運転手の問題、地域がどちらを望まれているのか、という検討をもって整理しなければなりませんので、アンケート調査における一つの項目として検討したいと思います。

また、ダイヤを決めずに運行する案についても、アンケート調査を行いたいと思いますが、今回のデマンドタクシー事業は「民間バス交通の空白地・不便地の補完」をまめバスやまめタクで行うという考え方ですので、まめバスと同じようにダイヤを固定する事業形態で考えさせていただきました。

あと、乗り継ぎ割引については、事業者を選定する中で決めていきたいと思いますが、費用の問題や事業者との調整がありますので、これから調整をしていくので今のところどうなるかはわからない状態です。

【委員長】

乗り継ぎ割引について、どうなるかわからない状態とは、どういうことですか。

【事務局】

今回、実証運行はどの事業者さんに、担っていただくかはまだ決まっていませんので、選

定した業者さんが乗り継ぎ割引をできるかどうかという調整が、今のところどうなるのかわからないという意味です。

【委員長】

分かりました。

先程、ダイヤを決めない運行方向について御意見が出たと思いますが、滋賀県内で既にそのようなデマンドタクシーをしておられる事業者もあるかと思いますが、そういう市町では、どのような運用をしておられるか教えていただけますか。

【事務局】

守山市では、ルートを限定せず、ダイヤを固定しない方法で運用しておられますが、誰でも利用できるのではなく、事前に利用登録が必要であり、また、登録できる方は妊婦さんや、障害をお持ちの方というように、利用者を限定して民間の公共交通を利用しにくい方を限定したデマンドタクシーを運用しておられます。

【委員長】

実証運行の時には柔軟にいろんな方向を確かめた方が良いという考えでしたが、事務局としては、ダイヤを決めて実証運行をやりたいということでございますね。それでよろしいでしょうか。

【委員】

過去に「バスとタクシーの違いは何か」という議論をしたときに、バスは定時運行、タクシーは必要な時に呼ぶ。という違いがあるから、利用者側が状況に応じて選べる、というお話がありました。その中で、デマンドタクシーはその中間ですね。私としては、タクシー運行で時間を決めておくということを、検証してもらったらどうかと思っています。

【委員】

デマンドタクシーは、「オンデマンド」からきているのなら、利用者のニーズに応じた対応をするのがデマンドタクシーだという認識をしていましたので、ダイヤ制に驚き、発言させてもらいました。

実証実験の時は、自由にした方が実際のニーズが見えるのかなと思います。停留所はあってもいいと思いますが、ダイヤに縛られない方がいろんな視点で実証はできるかなと思います。

【事務局】

タクシーは時間帯によっては、予約が取りにくい時間があるという問題がありますので、

ダイヤを決めて運用した方が、実現の可能性が高いと考えたところです。

【委員長】

タクシー会社様から何か御発言はございますでしょうか。

【委員】

まず一つ疑問なのが、コロナ状況下で果たして11月から実施できるかどうかということです。当社のタクシーは全部で44台ありますが、実際に稼働しているのは25台で、19台は休ませてます。これは、利用が少なく売上げが少ないためです。このような中で、デマンドタクシーもやらしていただくということになれば、コロナがどうなるかわからない。タクシーは密な空間でございますから、果たして実証運行をしてもお乗りいただけるのかというのが疑問です。

次に、ダイヤを固定しないという案ですが、運行するタクシー事業者としましては、タクシー車両が全然確保できません。先程も申しましたように、タクシー44台あるんですが、全部が稼働している状態ではありません。時間帯によっては一般タクシーの予約のお客様がおられますので、デマンドタクシーが言われた時間に運行できない状況が発生しますので、それを避けるにはダイヤを設定する方がいいと思います。ダイヤが無いと予約の際「その時間は車両がないです。」と答える状況が多くなりますので、やはり運行ダイヤは設定してもらおう方が助かります。

【委員】

同じような話になりますが、ダイヤを決めてもらうとタクシー事業者としては運行しやすい。ダイヤを決めない方法は確かにありますが、運転手を計画的に配置しなくてはならないので、かなり事業者としては厳しいです。

しかしながら竜王町は「Ma a Sデマンドタクシー」をやっていますが、Ma a Sであればオペレーターが「この車はこういう風に動きなさい」と管理指示をするシステムですので、そういうシステムを導入するのであれば実現の可能性はあるかと思います。

また、例えば地域内をブロック別に運行する方法などの運用方法はいろんなパターンがありますが、今回は路線系統ごとに運行する予定ですので時刻表を設けて運用いただくのが一番いいかと思います。

【委員長】

実際に運行できるのかどうかは大切なことです。

それでは、実証運行は、路線運行、ダイヤ制で行って、その中で微調整する必要があるれば本格運行の際に変更するという形で進めさせていただくということによろしいでしょうか。

ダイヤを固定しない方がいいということは、当然私も思います。しかしながら運行する立

場からみれば、タクシーが足りないため難しいということであれば仕方ございませんので、まず実証運行はこの方法で実施したいと思います。

また、非常に重要な意見がございましたが、事務局としては11月から実証運行は実施したいという意向をお持ちということで間違いないでしょうか。

【事務局】

現在のところ、11月の実証運行に向けて進めていきたいと考えております。

【委員】

このきめ細かな交通弱者に対するデマンド事業を全面的に支持いたしますので、これだけは誤解のないように受け止めていただきたいと思います。

11月実施については既に議会も通っていると思うので事業の延期は難しいのかと認識しております。ただ、現実として、現在路線バスは6割の利用者が戻っていません。おそらく後1年半くらいは戻りません。新しい生活様式という言葉がありますが、既に交通弱者といわれる方々の行動が全く違ってきています。お買い物へ行くにも宅配や、通販になっている。高齢者の方は外出が難しく、勤労者の方も通勤方法が大きく変わっています。タクシーはもっと酷い状態です。通常3割、4割までニーズがいかない状況ですので、実証運行で調査する際は偏差値を頭に置いていただきたい。コロナの情勢での調査が地域の実情を反映しているものかというのは大変疑問ですので、どのように偏差値を設けてニーズを把握するのかということ念頭に実証運行をやっていただきたいと思います。

【委員長】

実証運行については、あまり利用者数にこだわらない方がいいと思います。利用者数で議論するには、通常時と比べてどのくらい利用が少ないのかという修正が必要になります。

11月に実証運行をスタートすることはいいですが、実験時期としては特殊な時期にあるということに注意していきたいと思います。出てきたデータについては、若干解釈を慎重にしたいと思います。

次に、利用料金の件も出ておりました。料金はまめバスと同様の200円にするかどうか、実証運行も200円とするのか、このあたりについて委員の皆さんはどうお考えですか。

まめバスを導入する際には、最初は無料で実証運行を行い、最終的に現在の料金に落ち着いた経緯があります。

また、乗り継ぎ割引は、今後検討していただくということでございますので、初乗りの200円ということについて、何か御意見はございますでしょうか。

それでは特に御発言がございませんので200円という形でスタートいたしましょう。

それから、このデマンドタクシーの利用登録についてですが、こちらはしないという方向

でよろしいでしょうか。利用者を限定せず、多くの方が利用しやすいような形を目指すのであれば、登録性はない方がいいかと思いますが、よろしいですか。

【委員】

初めは登録制でない方がいいと思っています。他市町で限定されている場合には、高齢者の方とか、障害者の方とか、いわゆる交通弱者に恩恵をとということです。地域包括支援センターとか障害福祉課への広報の徹底、また民生児童委員さんにもこの情報を流されることで、車いすの方も利用することが考えられますので、私はまめバス・まめタクにつきましては、市役所の福祉部の方と連携して周知していただきたいと思っています。その際には、登録制にしない方がいろんな方の利用が見込まれるのではないかと考えています。

【委員長】

それでは、皆さん登録なしにするということでよろしいでしょうか。特に御意見がないようですのでそうさせていただこうと思います。

それからもう一つ、皆さんに是非決めていただかなくてはならないことがございます。先程から意識的にデマンド型乗合タクシーと申し上げておりますが、事務局提案は「まめタク」ですが、どうでしょう。まめタクとするか、あるいは他の名称とするか。そのあたりの御意見を伺いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

タクシー業界の方、「まめタク」ということでどうでしょう。利用者のウケはよろしいでしょうか。もっといいのがあるでしょうか。

【委員】

草津らしいです。

【委員長】

では、これで行きましょう。ありがとうございます。

本日は、皆様にいろいろな角度からデマンド型乗合タクシーについて議論いただいて、まめタクでいきましょう、となりました。そしてこのまめタクをまめバスと一体化させて、一つの草津市の主要なフィーダーサービスにしていこうという提案があって、それを我々は了承したということでございます。そして多くの人を利用者に取り込むため、利用登録はなくてよいということにしておいて、路線運行で、ダイヤ制として実証運行をスタートさせましょう、ということになったかなと思います。

そして、乗り継ぎとは特に確認いたしませんでしたが、南草津駅、草津駅というところに

アクセスさせますと、大きな副作用が出てくるという恐れもあることで、他の路線バスとまめバス等に接続するような形でまめタクをスタートさせようということで、路線については地元の皆さんも参加したワークショップの中で提案された意見が反映されているということで御承認いただけたかと思えます。

料金につきましても200円というようなことでスタートします。

それから、まめタクをまめバスと同様に、草津市の主要な交通手段として位置付けるということを承認しましたので、車いす利用を含めて乗り換えるときの利便性に今後十分に配慮するというのを、確認させていただけたかなと思えます。

ざっとまとめましたが、全体を通して御意見がありましたら頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

今回は無理かもしれないですが、タクシー車両購入補助はお考えいただいているのでしょうか。ある市では、コロナの関係で厳しい状況ですので、車両の購入補助を一部行いますというお話をいただいていますので、今回まめタクの本格実証実験の時にそういう補助をいただけるのかお伺いできますでしょうか。

【事務局】

今のところ車両購入補助については予定はありませんが、今後、検討していきたいと思えます。

【委員】

路線バスへの乗り継ぎの関係で、資料から帝産バスさんの乗り継ぎ時間を見せてもらいましたが、待ち時間がオンタイムになっているところや、1分しかないところが散見されましたので、移動時間に考慮したダイヤの設定をしていただいたらどうかなと一点お願いします。

それと、もう一つお願いなんですけど、今後デマンドタクシーを本格実施される中で、フレンドマートさんやスターさんにもバス停が設けられるので、企業からのスポンサーを協力いただく形で持続していく方法も考えられます。やはり行政負担だけでは限界があるので、お店の方も来てもらえるというところでメリットが生じるので、まめタクに乗って来てもらった人には50円引いてもらえる等の連携があれば、利用が増えてくるのではないかなども考えていただいたらどうかなと、一つ意見として言わせていただきました。

【委員長】

それでは、他に御意見はございませんか。

では、まとめに入らせていただきます。

本日いろいろと御意見いただいて、その結果ご承認いただきました内容は先程申し上げたとおりでございます。

そして来月から、デマンド事業を担っていただく事業者の方を選定させていただくということでございます。今回事業の大枠の内容につきましては委員の皆様に御審議いただいたところですが、只今御意見をいただきました時刻表のことなどは、事業者の選定を進める中で調整をしていきまして、実証運行の前に一度最新版をお示しするというところでよろしくお願いいたしたいと思っております。

それでは、実証運行につきましては、おおむね事務局の提案通りでございます。まめタク事業については承認ということにさせていただきます。

それでは、その他案件がありますね。事務局から何かございますか。

【事務局】

はい、議長。

その他案件として、大津市における中型の自動運転バスを活用した実証運行につきまして、資料に基づき紹介させていただきたいと思っております。資料2を御覧ください。

こちらは、大津市で現在実証運行を実施しておられます、中型バスの自動運転事業に関する概要資料となっております。

今回、大津市さんでの取組みを紹介させていただく趣旨としましては、本市地域公共交通網形成計画におきまして、持続可能な公共交通網を形成するための施策の一つとして、「ICTの活用や自動運転技術の導入検討」を掲げておりますことから、本市において、今後取組みを検討していく中で、近隣市で先進的に取組みを進めておられます大津市さんでの取組みを、一つの参考にさせていただきたいと思ひまして、今回この場で紹介させていただくものでございます。

まず、「概要」としましては、高齢化社会に向けた移動手段の確保ですとか、観光客の二次交通の充実を目的として、今回、中型自動運転バスを活用した実証運行を実施しておられるものになります。

「実証運行の目的」としましては、「本格営業運行を想定した形で、自動運転に対する地域の受容性や交通サービスの満足度を確認」すること、「現時点での技術面、運営面等での課題を確認」すること、「本格営業運行に向けたビジネスモデルを検証」することを掲げておられます。

「運行期間」は7月12日から9月27日までを予定しておられます。

自動運転バスの「コース」としましては、JR大津駅から琵琶湖方面に進みまして、京阪電車の踏切を越えて、琵琶湖ホテルからびわ湖ホール、大津プリンスホテルへと走行するルートとなっております。1日あたり、往復合計20便を運行しておられます。裏面を御覧ください。

ださい。

「乗車運賃」としましては、片道大人 210 円、こども 110 円で、ApplePay などの非接触型の支払いも可能です。

「自動運転の車両」につきましては、中型バスで、運転手さんが乗車するレベル 2 の自動運転となります。

「実験スケジュール」としましては、下の方に書いておりますが、3つのフェーズに分けて、まずは自動運転のみ、次に踏切連携、最後は信号連携まで実施される予定をしておられます。

3 ページ下に「磁気マーカ連携」とございますのは、大津市さんで、昨年 11 月にも自動運転の実証運行をしておられるんですけれども、技術的な課題として、街路樹が障壁となって GPS の受信不良があったことから、今回磁気マーカを合計 1,300 個程度設置されまして、自動運転の精度を高めている、といったこととしておられます。最後のページを御覧ください。

実証運行の効果については、「アンケート」調査を行われてます。

「実証運行の目的」として掲げておられました、「本格営業運行を想定した形で、自動運転に対する地域の受容性や交通サービスの満足度を確認」するために、運賃収入や利用者の属性、利用者の自動運転に対する受容性、自動運転バスを利用していない方の認知度などを調査する予定をしておられます。

簡単ではございますが、以上が現在大津市さんで実施しておられます、自動運転バスの実証運行の概要についてでございます。

草津市の JR 草津駅や南草津駅周辺の道路状況と比較しますと、大津市さんの大津駅周辺の道路環境ですとか交通状況は、草津市とは異なりますので、全てを大津市さんと同じように行うことは難しいですが、こういった取組みを参考に、本市の目指す交通ネットワークの検討も進めてまいりたいというふうに思いまして、今回紹介させていただいたところでございます。

大津市さんの取組みに関する紹介は以上になります。

【委員長】

ありがとうございました。大津市の方が都心部ですので検証しやすい環境なのかと思いますが、自動運転の今後違った側面でもって草津市でも取り入れられる可能性があらうかと思っておりますので注目していきたいと思っております。

その他、この機会に委員の皆様方から何かお伝えされることなどはございますでしょうか。

なければ、以上をもちまして本日の会議は終了とさせていただきます。

委員の皆様、どうもありがとうございました。

事務局へお返しいたします。

【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。

今回御審議いただきました、「草津市デマンド型乗合タクシー事業」につきまして、今後のスケジュールとしましては、デマンド事業を担っていただく事業者様を選定させていただき、デマンド路線の認可申請を提出させていただく前に、当会議および活性化再生協議会において御審議いただきたく考えております。準備が整いましたら御連絡させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして第33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)