

審議会等会議録様式

第29回草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

平成27年6月3日（水）10時00分～11時30分

■場所：

草津市役所 2階特大会議室

■出席委員：

横幕委員（代理北村）、隠岐委員、大西委員、山田委員、樋口委員、田中委員、小宮山委員、福田委員、山岡委員、古川委員、饗庭委員、松本委員、村林委員、塚口委員、中島委員、金澤委員、遠塚委員、南委員、宮下委員、田中委員、平尾委員、吉川委員（代理古野）

■欠席委員：

辰野委員、坂口委員、加茂委員、前野委員、吉岡委員

■事務局：

青木副部長、松尾課長、林副参事、青木主任

■傍聴者：

なし

1. 開会

【事務局】

皆様、本日はご多忙の中、お集まりいただき誠にありがとうございます。それでは第 29 回地域公共交通会議を開催します。よろしくお願いいたします。
開会にあたりまして、副部長より挨拶をさせていただきます。

【副部長】

本日は、お忙しい中、草津市地域公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。

さて、当会議も 29 回を迎え、委員の皆様方には毎回慎重なるご審議をしていただき誠にありがとうございます。前回の会議では、まめバスの路線存続の基準として、これまでの収支率から利用者数へ転換を図ることとし、そのうえで、まめバスを今後も継続して運行していくために運行期間を 3 年間とし、3 年のうち 1 回でも目標利用者数を超えれば、次の 3 年間も引き続き運行を継続して行うことで御承認をいただいたところでございます。

本日の会議では、昨年 11 月にダイヤ改正を行った後の利用状況をはじめ、今年の 10 月以降のまめバスの運用について事務局で検討してまいりましたので、再度委員の皆様方のご意見をいただき、より多くの皆様にご利用していただけるようなバスになるよう考えておりますので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 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。

まず、今年度の人事異動等により替わられました委員の方々につきまして紹介をさせていただきます。

近畿運輸局滋賀運輸支局、草津市老人クラブ連合会、滋賀県交通戦略課、草津市まちづくり協議会より委員としてご参画していただくこととなりました。

今後ともよろしくお願いいたします。

なお委嘱状につきましては、誠に失礼なことと存じますがお席に置かせていただきました。ご確認ください。

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。

本日の委員のご出席は、27 名中 22 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ご報告申し上げます。

それでは、開会にあたり、委員長よりご挨拶をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【委員長】

おはようございます。非常にお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。先ほど、副部長から地域公共交通会議が 29 回目を迎えるということをお知らせしましたが、これまでも皆様のご意見を伺いながら、何とか前に進めていこうということで、今日に至っていると思ひます。

この地域公共交通会議ですが、いくつかの役割を持っております。

バス路線の在り方と言ひますか、バス路線の存続の基準として、これまでは収支率というものから、皆さんに乗っていただいているか実数をもつて評価して今後の在り方を考えたいこうとしたところでございます。評価の方法を変えることによって、その方法でよいのかということをお慎重に管理することが大切であります。その進捗状況の把握とともに、今年度、どのような施策を展開していくのかをお意見をいただきながら決めていくことになるかと思ひます。委員の皆様から常々ご意見を伺ひしているところではございますが、本日もよろしくお願ひいたします。

【事務局】

どうもありがとうございました。

それでは、これより委員長に議事の進行をお願ひいたしたいと思ひます。委員長よろしくお願ひします。

2. 議事

【委員長】

それでは議事に入らせていただきます。

1 番目の議事につきましては、「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ひします。

【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」をご覧くださいますようよろしくお願ひします。

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、休止を検討すること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事について、当会議にてご承認いただいたところでございます。

その本格運行後1年間の利用者数を記載しておりますのが、資料1-1でございます。

本格運行後1年間の利用者数は6路線で98,934名の方が利用されており、各路線の目標値については、下から2行目の利用者数が各路線ごとの目標とする利用者数となっております。案となっておりますが、この利用者数が当面の間の目標とする利用者数となっております。利用者数の横にパーセンテージが記載されていますが、これは各路線ごとの収支率であり、年間でいえば21.5%が運行経費に対する収入額であったということでございます。

資料1-2をご覧ください。こちらは平成26年10月から平成27年4月までの利用状況であります。各月ごとに利用者数と収支率を記載しておりますが、今回新たに網掛けでなっているパーセンテージがあるかと思いますが、こちらは昨年度との比較ができるように表を作成いたしました。

例えば商店街循環線の10月の前年度比を見ていただきますと125.9%となっております。これは昨年平成25年10月との比較をしており、昨年10月から約26%利用者が増えているということであり、11月を見ていただきますと90%となっておりますので、約10%ほど利用者が減っているということでもあります。

各路線の合計欄を見ていただきますと、各路線ごとの利用者数は100%を超えていることから利用者は増加傾向にあるということがわかります。今後も引き続き動向を見ていき、目標利用者数に到達できるよう対策等を講じていきたいと思ひます。

特に宅屋線と大宝循環線については、前年度と比較しても増加率が高くなっております。この2路線については、草津市と栗東市を結ぶ路線となっており、平成25年10月から運行を開始した路線でもあります。運行してから1年が経ち徐々に利用者が増えてきたのではないかと考えております。今後も引き続き実施していきたいと考えております。

資料2をご覧ください。

往復割引券の利用状況であります。往復割引券と言いますのは、まめバスを往復で利用していただいた方に当日限り有効となる券を渡し、帰りの際、御提示していただいた方を対象に帰りの運賃に半分の割引を1乗車200円で利用できるところ100円で利用できるようにしております。各路線の利用状況等見ましても、利用率も安定してきており、路線によって通勤、通院で使われたり、買い物に使われたりと用途が異なっております。栗東市とのジョイント運行している大宝循環線、宅屋線は栗東市で実施されている乗り継ぎ割引券を利用されている方もおられますので、他の路線に比べて利用率が少ない状況であります。昨年度の利用割合は34.8%となっており、今年度も傾向を見ていると概ね前年度並みの利用率であることがわかります。今後も引き続き継続してまいりたいと考えております。

資料3をご覧ください。

1日平均乗車数、1便平均乗車数を示しております。

昨年度の実績をこちらに記載しておりますが、全体の利用者数も増えておりますため、各路線ごとの1日あたりの利用者数や1便当たりの利用者数が増加傾向にあると言えます。

特に緑で記載している草津駅医大線と紺色で記載しております宅屋線については、1日あたり10人ほど利用者数が増えています。

資料4をご覧ください。

数字が小さくなってしまい大変申し訳ありませんが、各路線の空車割合を示しているものになっております。運行開始当初は誰も利用していない路線もありましたが、本格運行後、空車割合は比較的減少傾向になっております。特に草津市と栗東市を行き来している宅屋線と大宝循環線の空車割合が大きく減少していることから、まめバスの運行時間に生活リズムを合わせてご利用されている方がおられることも考えられます。一方で商店街循環線の空車割合は前年度は16.3%でありましたが、今年度は18.9%と高くなっております。なぜ空車の割合が増加したのかを分析している資料が資料5となります。

商店街循環線を見ていただきますと、ダイヤ改正前後という表があるかと思えます。商店街循環線と笠縫東常盤線については、過去の利用状況を見ましても、他の路線よりも利用者数が低くなっておりますため平成26年11月にダイヤ改正を行いました。

ダイヤ改正を行った目的やターゲット層などは資料7で説明を申し上げますが、現状としては、利用者数は資料1で示しましたとおり増加しております。一方で1便当たりの利用者数は昨年度よりも低くなっているようにも見えます。利用が少ない時間帯などがこの資料からわかりますので、ダイヤ改正時の参考資料として把握をしております。表の見方についてですが、グレーで色を塗っておりますのが、その月で最も利用者が少なかった時間帯、黄色で色を塗っておりますのが、その月で最も多かった時間帯を記しております。

続きまして資料6の説明をさせていただきます。

こちらは平成24年から実施しております回数券の利用状況になります。平成24年は全体の収入の1/3が回数券でしたが、昨年は全体の収入の約4割が回数券の収入と回数券の利用割合が増えている状況であります。こちらにも往復割引券に続き、今後も継続して実施していきたいと考えております。

資料1から6について事務局からは以上でございます。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

平成 26 年 10 月から平成 27 年 4 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、委員の皆様よりご意見、ご質問がございましたらお受けいたします。

他にございませんでしょうか。また、後ほどご意見をお伺いしますので、その時に発言していただいても結構ですので、よろしく願いいたします。議事を進めます。2 番目の議事であります「平成 27 年 10 月以降のまめバス運行について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

平成 27 年 10 月以降のまめバスの運行について説明いたします。

1 ページをご覧ください。

今年の 10 月にまめバス路線の草津駅医大線の運行ルート of 延伸および商店街循環線のダイヤ改正を考えております。

草津駅医大線では、運行ルート近隣地域からまめバスを利用したいという要望があり、まめバスの利用促進および当該箇所は公共交通の空白地・不便地でもあったことから、運行ルートの一部改編を実験的に運行するものであります。

課題といたしましては、延伸することにより乗車時間が長くなる可能性があり、乗車時間が長くなれば現在の利用者の利便性の低下が懸念されるため、利便性を損なわない運行ルートにすべく、関係町内会と調整を図りながら検討をしていきたいと考えております。

10 月以降、次ページに載せております運行ルートでの実施を考えており、一定期間、実証実験を行い、地域と協議しながら目標利用者数を決定し、目標を達成すれば本格運行に移行することを検討しております。

商店街循環線においても、昨年 11 月にダイヤ改正を行ったところでありましたが、ダイヤ改正に際し、走行ルート内にある企業の始業時間等に調整したダイヤでダイヤ改正を行いましたが、駅から歩いて行かれている方が多く、期待していたほどの利用がありませんでした。利用された方の動態を調査いたしました。駅や商店街に向かう便に利用されている傾向にありました。そのため、今回、利用者数の多い時間帯は活かしつつ、JR 路線との連絡や駅周辺店舗の開始時間等といった路線の特徴を活かしたダイヤ改正を検討しております。

また、先ほど路線の存続の基準を利用者数にしておりますが、市といたしましても、今後さらに利用者数を増やすために様々な利用促進策を検討しております。3 ページをご覧ください。

現在、検討している利用促進策については、資料に記載しているとおりであります。

1 点目は商業施設との連携として、まめバス路線沿線にある企業と業務提携をし、まめバスに乗って来場された方にサービスを提供することや、一定金額を買い物された方に回数券を配布するなどを検討しております。

2 点目は、先ほどの説明と重複いたしますが、JR や他の路線バスとの接続がスムーズに

行えるダイヤに改正にすることで利用者の方の利便性が高まることが期待されます。

3点目はまめバスの日として、特定の日に運賃を無料にすることや、まめバスグッズを配布して付加価値を付ける運行を検討しております。

4点目は、オープンデータの活用ということで、まめバスに関する情報を公開し、民間事業者によるアプリ開発を行うことで利用者の利便性を高めることを検討しております。

5点目は、市民の方からもお声を時々いただいているのですが、日曜日の運行をしてもらいたいというものであります。しかしながら、この点については、許認可が必要となりますので、現在運行しているルート内での対応となります。

6点目は、どの路線に乗っても使える1日パスポート券の実施なども検討しております。

今回、委員の皆様さらなる利用促進策などございましたら、こんな施策が良いなどご意見をお聞かせ願えればと考えておりますため、よろしく願いいたします。

先ほどの説明の中で、オープンデータという説明をいたしました、あまり馴染みがないものでありますので、ご説明いたします。

現在、まめバスの利用者の方からの意見として、運行本数が少ない、バス停の場所、目的地まで行くのに時間がかかる、まめバス自体どこを運行しているのか分からないなど様々な意見があります。

そこで草津市では、平成27年3月5日にまめバスの運行に関するデータを公開し、誰もが公開されたデータを活用して様々なことに二次転用できるものであります。

このことにより、民間事業者によるアプリ開発などの利用促進を期待するものであります。実際に公開した内容やデータについては5ページに記載しているとおりであります。

6ページをご覧ください。

このオープンデータにより、民間の活力を活かした新たなサービスの実施、車依存の解消、行政の透明性の確保などが期待できます。

さらにまめバスではなく、民間の路線バスのデータなども公開していただくと市全体のバス情報が分かるようになり、利便性が高まることも期待されます。

最終的には高齢社会に対応した、誰もがいつでも安心して移動できる交通まちづくりの実現を目指すための1つの施策として実施したものであります。

資料7の説明について、事務局からは以上です。

【委員長】

ただいま事務局から今後のまめバスの運用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。

【委員】

草津駅医大線ルートの一部を変更し延伸されるとのことであるが、今回近隣住民の方がルート変更要望をされ、まめバスを利用されようとしているということで、まめバスに対する住民の意識が高まったというか、広がった段階になってきたことは大変喜ばしいことだと思います。

それに向けて単に聞き流すのでなくて、どのようにするのか実際に検討したうえで要望内容を実施されるということでありがたいことでもあります。草津駅医大線ということであり、どちらかといえば乗客はお見舞いに行かれる方もおられるとは思いますが、健康な方というより病人や高齢者の方が多くいると思われまます。

その中で乗車時間が長くなるということで病院での診察時間のことや、また、今回停留所を移動予定とのこと、今の停留所から30m離れるとのことであるが、健康な方の30mと病院に通われている方の30mは大きく違うことを含めて、ここのところは十分丁寧な説明をしていただきたいと思ひます。利便性を損なわないことを含めて慢性の疾患を持っておられる方にとっては、非常に大きな問題であり十分検討をお願いします。

商店街循環線について拝見していると、買い物のために乗っているとは見受けられず、どこかに行きたいという目的があつてそこへの移動手段となっているように思ひます。

そう考えると商業施設との連携ということが大きな課題になるのではないかと。しかも日中はみなさん働いているため、高齢者の方や子育て中の小さなお子様連れなどの方が中心に乗降しておられます。商店街とも連携していく必要があり、そこを十分検討して一工夫いるのではないかと思ひます。

今後の利用促進策として案が6つあげられていますが、それぞれの対象が誰にとっての利用促進策なのかと考へてみると、「商業施設との連携」から「まめバスの日の設定」まではほぼ草津市民を対象にした施策だと思ひますが、「日曜日の運行」「1日パスポート券の発行」は、観光客、草津市を訪問される方への促進策のように感じられます。

商店街との連携や他の利便性も含めて、観光客誘致のためのインターネットの活用や、1日パスポート発行などの施策を精査して、1つ1つの施策の単独実施ではなく、それぞれの施策を連携させることを考へればより有効になると思ひます。

また、私は、雨の日に乗ってもらふといった個人的なアプローチや、障害者団体にこの会議内容の報告をおりますが、「運転手がリフトを降す時の対応が悪い」とか「リフトが途中で止まり怖い思ひをしたため乗らない」との声もありましたが、このように市が方向転換をして少しでも利用しやすいようにしているという話をすると、障害をお持ちの方からも、移動困難者のために生活をしやすいしてくれるのであれば利用するとの声もあがってきます。促進施策の周知をどう広げていくのか市のホームページや市広報に載せるだけではなく考へてほしい。

オープンデータは、確かに80歳・90歳の方がスマホやインターネットを使いこなせる世代になればそれでよいが現状はそうではない。

まめバスの路線図のように大きな紙情報のものがあれば便利だと思ふ。オープンデータ化は、若い方や子どもなど使い慣れた方には便利であるが、アナログもやはり大事にして、みんなが手に取ってわかるようにすれば評価がされ、みんなが協力をしてくれると思ひます。

【委員長】

ただいま御意見をいただきました、草津駅医大線のルート変更について移動されるバス停付近の利用者への説明について、商店街循環線の利用促進策について、オープンデータ化内容について、事務局から答弁をお願いします。

【事務局】

草津駅医大線の運行ルートの変更については、町内会からの熱い要望もあり運行ルートの一部を変更してルート延伸させることを考えております。

延伸をするので今までより病院まで行くための時間はかかりますが、いろいろな変更ルートを検討し、運行をしている(株)帝産観光バス滋賀に実際にいくつかのルートを走行してもらい、それぞれ何分かかかるか調査をして一番短い時間で走行でき、かつ最短でのルート設定で考えております。

今のバス停を利用されている方もおられますし、バス停の移動等ももとのルート利用者とも協議をし、その中で了解も得て内容を詰めたので、この内容で実証実験を実施したいと考えております。

変更するにあたってはきちんと周知し、運行時刻についても十分な配慮をしたいと思っております。

商店街循環線については、徒歩あるいは自転車でも行けるという距離で運行しており、ほぼ乗客は常連化、固定化していて、昼間は高齢の方が多く、収支率がよくないので路線廃止をするかもしれないという特集号を出した際に何件か高齢の方からも意見をいただいております。

利用調査をした際に、利用者の方にお伺いしたところ、廃止になれば歩く・自転車を利用するという方もおられましたが、歩かれる方にバスに乗れということは難しいですが、近距離であっても商業施設とも連携しながら何か特典をつけるなど、まめバスに乗ることがあるとかにすれば、週3回の買い物のうち1回はまめバスに乗ってもらえるような工夫をして、利用促進策を検討していきたいと考えております。

利用促進策の対象を誰にしているのかということについては、基本的には市民を対象にしております。オープンデータ化などは市外の方も対象になりますが、まずは市民が使いやすくなることを前提としております。日曜日の運行については、宿場まつりなどの際、日曜日にまめバスが走っておらず移動手段がないことから、イベントのある日曜日にまめバスの運行ができないのかという要望が市民の方から何度かございます。しかし、運行計画の認可・承認などのこともあり難しいとは思いますが、そのような声もあるので考えていきたいと思っております。

1日パスポート券の発行については、草津市はJR草津駅の東西で交通手段が分断されている状態なので、もちろん観光客の利用もそうですが、市民の方に1日パスポート券を利用して乗ってもらえるよう考えていきたいです。

オープンデータ化については、今、滋賀県の方でバスロケーションシステム導入に向けた

検討がされています。これは、バスがどこまで来ているかなどの情報をスマホで見ることができますが、市民みんながスマホを所有しているわけでもなく、高齢者にはパソコンやスマホを利用できない方々もおられます。

また、時刻表等を紙ベースで見たいという方もおられますので、これをさらに見やすくしたいと考えております。今後については、紙媒体での周知等をやめるつもりはありませんので、ご理解いただきますようよろしくお願いします。

【委員長】

他に意見はありますか。

【委員】

資料 1 ページ・2 ページをみると、25 年 10 月～26 年 9 月の収支率は 21.5%で、26 年 10 月～27 年 4 月が平均して 19.0%で 2.5%落ちているが、数字はこれで合っているのか。

【事務局】

収支率の数字は資料のとおりです。

【委員】

まめバス運行の継続条件については、収支率が 25%を超えれば、また 3 年間継続するということであったと思うが、現在収支率が落ちている中で運行存続の可能性はあるのか。

【事務局】

今までは収支率 25%以上をまめバス運行継続の目標としておりましたが、現在は収支率ではなく各路線の利用者数を運行継続の基準にしております。各路線で 3 年のうち 1 回でも目標の利用者数を上回れば運行を継続することに前回の協議会でご承認をいただいたところでございます。理由といたしまして、運行経費が上がれば収支率が落ちるため、運行継続の基準を収支率から利用者数に見直したところでございます。

【委員】

収支率の分母、分子を教えてください。

【事務局】

収支率は運賃収入が分子で、バスの運行経費が分母です。

【委員】

民間のバスでは車体に広告を入れて収入を得て経費を補っている。

まめバスは商店街を走行しており、広告を入れて収入を集めて収支率を上げる工夫をするよう提言をしたが検討はされたのか。

7月から草津市ではプレミアム商品券を販売するがこの周知があまりできていない。まめバスは商店街を走行しているので、できれば広告媒体として使用することにより広告収入を得て収支率が落ちているのを改善するよう検討されたい。

【事務局】

委員の指摘のとおりで、広告媒体の活用については何件か候補先が挙がっております。広告収入についても検討していき、利用率をあげていきたいと考えております。

【委員長】

他にご意見はありますか。

【委員】

先ほど事務局から日曜日の運行についての話があったが、学区のまちづくり協議会でイベントの際、まめバスが使えないのかという話があります。例えば7月の夏祭りに一人暮らしの高齢者の方に来てもらうよう案内をしているが、足が悪いので会場へ行く手段がないとかの声があったので、交通政策課にまめバスを特別に柔軟に運行できないか尋ねたが、路線バスとして運行しているため困難であると言われました。商店街循環線において地域の要望についてなかなか難しいことかもしれないが、柔軟な対応ができる余地はないものでしょうか。

草津市の老人クラブは、会員が3,100人おります。老人クラブの会員になればどういうメリットがあるのかと聞かれる中で、まめバスについては身体障害者手帳や精神障害者手帳を持っておられる方は半額に割引かれる制度があるが、老人クラブの会員証を見せればまめバス乗車を半額にするということができないかという声があります。老人クラブ会員は、奉仕活動などで結構あちこちにいくので利用する機会は多いと思います。

老人福祉法では、地方自治体は老人クラブに適当な援助をするように定められています。そういう精神で何とか老人クラブ会員の半額制度ができないのでしょうか。

【委員長】

事務局から答弁をお願いします。

【事務局】

高齢者への割引サービスについては、まめバスを導入した際、検討をしたことがあります。まめバスが走行していない地域もあり、まめバスだけを割引にすると、まめバスが走っている地域だけは良くなって、走っていない地域はどうなのかという意見もありました。また、市内全域で割引ができないものかも検討しましたが、民間バスとの話もありなかなか難しいところもあって進んでいないのが状況でございます。今ご意見をいただきましたことも検討させていただきたいと考えております。

イベントの際などの運行については、路線バスとして認可を取得しているため、柔軟な措

置ができるのか滋賀運輸支局のご意見をお伺いしてもよろしいでしょうか。

【委員】

今の話のポイントは、路線に関しては実際に運行している中で回数、日数を限定して運行条件として認可することとしております。実際にどういう方法を取られるのかも一つ理解できていないのではっきり答えられませんが、通常運行のルートなかで考えておられているのか、通常運行ルートから外れたルートで考えておられるのか、詳しく話をまとめてもらって相談をしていただければと思います。

【事務局】

バス会社に新たに許可を取得してもらう必要などもあるので、バス会社と協議しながら進めていきたいと考えております。高齢者へのサービス云々については、利用者数を増やすということであり、少しでも利用者が増えるように検討をしていきたいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

【委員】

夏祭りの際、商店街循環線の場合、時間的に行きはいいが帰りに便がない。例えば、夜8時30分頃に通常時間以外に臨時に運行するといったことができないのか。ルートを変更するというのではなく、もう少し遅い時間帯に運行できないものか。

【委員長】

具体的な要望でもあり、そういうことが可能なのかどうか検討いただきますようお願いいたします。

他にご意見はありますか。

【委員】

鉄道事業者として地域公共交通ネットワークが充実しており、ありがたいのですが、本日、草津駅まで新快速で来て市役所に行くのにまめバスを利用しようとして東口に出ましたが、市役所に行くバス停がどこにあるのか、またバスの行き先・目的地は表示されているが、草津市役所への経路・時間について各バス会社の個別表示を見なくてはならないし、どのバスがどのような経路を走行しているのか分かりづらかったです。

最終的にまめバスでなく民間バスを利用して市役所まで来ましたが、駅や主要ターミナルに経路全体が分かる表示があればバスの利用促進にも繋がると思います。ただ、各バス会社毎の単独では効果がないですし、各社単独で実施するには難しい部分があると思いますので、滋賀県、近畿運輸局などとも研究・連携して、案内表示について工夫をしていただきたいと思います。

【委員長】

この会議はまめバスだけを議論をするのではなく、その他の一般のバスを含め、公共交通をより良くするためのものであり、是非今の提言を実現させていくようにしてほしいと思います。

事務局から意見はありますか。

【事務局】

バスロケについて、草津市だけでなく県全体として、滋賀県が検討されていますので、草津市もそれに乗っかって検討していきたいと思っております。

【委員長】

他に意見はありますか。

なければ次の議題の「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

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ありますが、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。よろしく願いいたします。

【委員長】

前年度、当協議会でご審議いただき、ご承認いただいたときの内容と同様の内容であるとのことですが、何か質問はありますか。

【委員代理】

今、事務局から説明のあった地域内フィーダー系統確保の認定申請の件ではありますが、近江鉄道(株)が近江大橋線を幹線として国から承認してもらい、草津駅～浜大津駅間のこの路線を幹線経路として走行させておりますが、この幹線ルートは赤字でございます。

赤字路線であるので国から補助をもらって運行しておりますが、バス運行の状況として

は芳しくはなく、この路線維持に努めている状況でございます。課題として、まめバス運行を安定して活性化させていくためにも、この幹線路線のバスにも乗ってもらえるようなバス全体が活性化されるように知恵を拝借して一緒に活動していきたいのでよろしく願います。

【委員長】

幹線バスの維持をどのようにしていくのか、この会議の中でも議論していきたいと思えます。何もご質問がなければ、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。その他として「連節バス導入の検討について」説明をお願いします。

【事務局】

連節バス導入については、草津市の総合交通戦略の新交通システム導入に掲げている公共交通の利用促進のための第一歩として、近江鉄道(株)とともにいろいろと検討をしております。

昨年 11 月の土曜日・日曜日の 2 日間、国からの補助をもらいながら試走実験を行いました。

今回は平日の 3 日間、4 月 21 日～23 日に試走実験を再度行いました。道路管理者、警察、県、バス会社等の協力を得て実施し、検討していただいた結果、11 月の試走実験の際と変わらず、道路の一部改良が必要となりますが、走行に支障はないとの結論でありました。

また、今回は試走実験に併せて試乗会も平日の日中の時間帯で行い、一般の方を対象にした公募型と、抜き打ちで当日突然乗ってもらう非公募型で実施しました。

公募型については、7 回ほど運行を実施し、おおむね好評であり、何名かの方には乗車定員が満車となったので、乗車を断った便もあり、多くの方に試乗していただきました。

当日アンケートを取り、別紙にアンケート結果を添付しておりますが、大半の方は良かったという印象でありました。もちろん試乗したい方へのアンケートであったので、好印象が多いですが、中には乗り心地が悪いという意見もありました。

非公募型では、南草津駅で通常のバスを待っている学生に、突然連節バスで立命館大学まで乗ってもらったのですが、その際は、通常 68m あるバス待ちが 20m くらいに減りました。連節バスを 1 台余分に増やして運行したという状況ではありますが、バス待ちがなくなる効果は出ていると考えており、連節バスの導入はバス利用への転換をしてもらうための新交通システムの第一歩としたいと考えております。

連節バスについては、平成 28 年度の早い時期に導入したいと考えており、導入する際にはみなさんにも御案内いたしますので、よろしく願います。

【委員長】

ただいまの説明の中で、何かご質問はありますか。

【委員】

連節バスについて、南草津駅では、立命館大学やパナソニックなどもあり時間帯によっては長蛇の列ができており、課題の多い中で今回BRTとして新交通システム導入をしようとされるものであります。この地域の運行を担当している近江鉄道(株)が運行をされようとしている事業であります、知事をはじめいろいろな部署の支援をいただきながら実施の準備を進めているということでもあります。

連節バスは、岐阜市や関西では三田市でも走行をしております。連節バスの導入イコールバス待ち解消というわけではございません。

連節バスは、バス1台で2台分の輸送力を有するという点で便利にはなりますが、国道1号は歩行者や自転車が横断するといった課題もございます。そのため、信号などの交通環境の整備など含めてバスの走りやすい環境を作っていただくことで、このシステム導入を進めていく中で、その第一歩が連節バスの導入でございます。バス協会としても南草津駅の混雑解消についていろいろ進めようとしているところでございます。

連節バスの乗客は立命館大学の学生が主になると思いますが、沿線に企業もありますし周辺住民の方も利用されると思います。市民にとっても便利になると思いますし、試乗会も好評であったとのことであり期待をしているところでございます。

バス利用促進策としていろいろ考えておられますが、その一つにバスロケーションシステムの導入がございます。バスの移動状況情報をスマホや駅、病院、コンビニなどのディスプレイに打ち出すものであり、バス会社1社だけでなく草津駅に入っているすべてのバス会社の情報を入れるということを目指して取り組むもので、バス協会としてもそういう形で頑張っておりますが、なかなか課題も多く、費用も掛かるし、システムをどうするかなどの課題がございます。

滋賀県では、大津市の石山地区で京阪バスが昨年度から実施されており、順次他のバス会社もこのシステムの導入を進めていき、バスが今どこを走っているかわからず不安であるというだけでなく、バスがどこまで来ているかわかるシステムとしての情報提供をしていきたいと考えております。

ICカードを利用してキッシュレスでバスに乗降することは他府県では進んでおります。設備投資に多額の経費が掛かるので、バスロケやICカード導入については自治体等が支援をしてほしいですし、これによってバスの利用促進を図っていきたいと思います。

ICシステムを使えない方もおられるので、紙ベースでの情報提供も必要であります。バス協会ではお出かけマップを作成しており、今回、配布いたしましたのは、草津駅を中心に栗東駅、手原駅発の情報でバスがどのように走っているのかが分かるものでございます。一昨年には瀬田駅と南草津駅発のマップを作成しており、各社の垣根を取っ払って駅から発車しているバスのすべての経路を記載しているものでございます。時刻については年2回程度変更されるので、駅での時刻表や各社のホームページを見てもらう必要がございます。路線バスが中心にはなっておりますが、コミュニティバスの情報も入れており、小さくて分かりづらいところもありますが、草津駅を中心にどういったバスが走っているかわかるよ

うにしております。

現在JR草津駅が改修されており、以前は駅の改札口に東・西にバスがどこに行くのかの表示をしておりました。今回の改修が終われば、同じ表示を行う予定ですのでバス停の案内等をお願いしたいと思います。

3. 閉会

【委員長】

議事についてはこの程度にして「今後のスケジュールについて」事務局からお願いします。

【事務局】

次回については、8月下旬～9月初旬に会議を開催したいと考えております。その際には、10月以降の利用促進策についての報告をさせていただきたいと思っております。

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、委員の皆様も慎重審議ありがとうございました。

これをもちまして、閉会とさせていただきます。

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