

第 1 7 回  
草津市地域公共交通活性化再生協議会  
通常総会 会議録

平成 3 0 年 5 月 3 0 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

## 第 17 回 草津市地域公共交通活性化再生協議会通常総会 会議録

■日時：

平成 30 年 5 月 30 日（水） 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、芝委員、永井委員（杉江代理）、池崎委員、加藤委員、南総一郎委員、宮下委員、立川委員（北村代理）、隠岐委員（小泉代理）、大西委員（中島代理）、野村委員、濱田委員、山田委員、中島委員（辻本代理）、野田委員、前野委員、木村委員、澤田委員、前田委員、道久委員、岡野委員、西委員、松下委員、吉川委員

■欠席委員：4 名

■事務局：

山本部長、東理事、打田副部長、高岡課長、林参事、田村主任、眞木主事

■随行者：

2 名

■傍聴者：

2 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す。当協議会につきましては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 6 条第 1 項に規定される法定会議として設置いたしております。

また、本日の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設置要綱」第 7 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たく存じますので、どうぞよろしく願いいたします。本日は傍聴の方が 2 人いらっしゃいます。どうぞよろしく願いいたします。

次に、本日の会議の成立について御報告申し上げます。当協議会の委員数は 28 人ですが、本日の会議の出席委員は、現在のところ 22 人の方に御出席いただいております。あと 4 人の方が御出席の御連絡をいただいておりますが、まだお越しになられておられません。

また今回、御欠席の御連絡をいただいております 2 人のうちの 1 人の方、草津市観光物産協会の南様から議決権の行使を議長に委任するという委任状をいただいておりますので、当協議会の規約第 17 条第 1 項の規定に基づきまして、半数以上の委員に御出席いただいておりますので、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。

## 2. 委員紹介

---

【事務局】

次に、当協議会委員の委嘱についてでございますが、これまでの委嘱につきましては、今年の 3 月末をもって満了いたしましたことから、この度、新たに委員の委嘱をさせていただきました。大変恐縮で失礼ではございますが、委嘱状をお机に置かせていただきましたので、御確認いただきまして、委員への御就任をどうぞよろしく願いいたします。

また今回から、当協議会に新たに御就任いただきました委員様も多くいらっしゃいますので、事務局の方で順次、名簿に沿いまして御紹介させていただきます。(以下省略)

次に、本日の資料の確認をさせていただきます。机の上に置かせていただきました資料でございますが、一番上から次第、そして委員名簿、座席表、協議会規約、会議資料が議題ごとに1から5となっております。

その中で、4番目の地域公共交通網形成計画の資料につきましては、概要版と本編でボリュームがございましたので、あらかじめ先週末に送付させていただきましたが、その時点から若干修正がございましたことから、最新版を置かせていただいております。

また、当計画と併せまして、昨年度の協議会でも御説明させていただいておりますが、都市計画部で立地適正化計画と地域再生計画という3つの計画を一体的に進めておりまして、それぞれの計画の概要版を参考に添付させていただいております。

もし不足等がございましたら事務局にお申し出いただければと思います。

それでは、これより議事に入る運びとなりますが、その前に規約の中で重要なところを御説明させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

草津市地域公共交通活性化再生協議規約の資料の2ページを御覧いただきまして、第3条の目的ですが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、市民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の本市を来訪する者の移動のための交通手段として利用されるすべての公共交通機関の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するため、法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の策定および変更に関する協議ならびに実施に係る連絡調整を行うために設置する」協議会ということになっております。

この協議会の方で所管いただきます事業につきましては、第4条にございますような内容となります。

次に、第10条の役員についてでございます。「協議会に次の役員を置く」ということで、会長1名、副会長1名、監事2名。第2項では「会長、副会長および監事は、委員の互選によりこれを定める」となっております。

次に、第15条の総会と臨時総会についてでございます。「協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする」ということで、本日は通常総会になります。2項でございますが、「総会の議長は、会長がこれに当たる」となっております。

次に、第17条の総会の議決方法についてでございます。「総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない」となっておりまして、冒頭に会議の成立をお伝えさせていただきました。また、4項では「総会の議事は、第19条に規定するものを除き、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない」という規定になってございます。

次に、第 19 条の特別議決事項につきましては、「協議会規約の変更」等の 4 項目について、出席者の議決権の 3 分の 2 以上の議決を必要とするものとなっております。

次に、第 22 条の議事録ですが、「総会議事については議事録を作成しなければならない」とし、第 3 項に「議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人 2 名以上が記名押印しなければならない」と規定させていただいております。

その他、第 24 条で、「第 4 条各号に掲げる事項について専門的な調査、審議を行うため、協議会に分科会を置くことができる」ということで、分科会に草津市地域公共交通会議ならびに草津市有償運送運営協議会を設置いたしております。

主だった規約の内容については以上となっております。

それでは議事に入らせていただきたいと思います。当協議会の議長につきましては、先程申し上げましたとおり、規約第 15 条第 2 項の規定により「総会の議長は、会長がこれにあたる」となっております。

また、規約の第 10 条第 2 項の規定により「会長、副会長及び監事は、委員の互選によりこれを定める」としているところでございます。

つきましては、議事に入ります前に、当協議会の役員を選任する必要があると思いますが、いかが取り計らいますでしょうか。御意見等ございましたらよろしくお願ひしたいと思います。

**【委員】**

事務局の方で何か案がございましたら、お願ひしたいと思います。

**【事務局】**

ありがとうございます。

事務局といたしましては、まず、会長には、昨年度の当協議会の副会長様に是非御就任をお願ひしたいと考えております。また、副会長には、昨年度の監事様に是非お願ひしたいと考えております。また、監事につきましては、2 名の委員様にお願ひしたいと考えております。

委員の皆様いかがでしょうか。

**【委員】**

(異議なし)

**【事務局】**

ありがとうございます。それでは異議なしのお声をいただきましたので、それぞれお願ひしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは会長、誠に恐れ入りますが、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

**【会長】**

皆様方から御指名いただきましたので、会長を務めさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。従来は、副市長様が会長様でいらして、行政の立場から当協議会の円滑な議事進行をされてきました。私はそういう立場ではございませんので、御迷惑をお掛けすることがあるかもしれませんが、どうぞよろしく願いいたします。

**【事務局】**

ありがとうございます。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。会長、議事進行をよろしく願いいたします。

## 2. 議事

---

### 【会長】

それでは、私の方で進行させていただきたいと思います。

これから、各議案の審議に入りますが、その前に、当協議会規約第 2 2 条第 3 項の、「議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人 2 名以上が記名押印しなければならない。」と定められております。従いまして、今回は恐縮でございますが、2 名の委員様にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは議案の審議に入ります。御審議いただく案件は次第にございますが、5 案件でございます。

まず、最初の議案でございますが、「議題 1 号平成 2 9 年度事業報告および収支決算について」、事務局から説明をお願いします。

### 【事務局】

それでは議第 1 号「平成 2 9 年度事業報告および収支決算」につきまして、資料 1 に基づきまして、私の方から説明させていただきます。資料 1 を御覧ください。

議第 1 号につきましては、平成 2 9 年度草津市地域公共交通活性化再生協議会事業報告および収支決算について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 1 8 条第 2 項の規定に基づき、承認を求めるものであります。

2 ページを御覧ください。昨年度の会議の開催状況といたしましては、合計 4 回の会議を実施しており、6 月には、今回同様、事業報告や決算の報告をいたしましたところでございます。8 月以降は、草津市地域公共交通網形成計画の策定について協議を行い、皆様からの御意見を頂戴し、計画の策定を進めて参りました。

3 ページを御覧ください。草津市地域公共交通網形成計画は「コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくり」の考え方にに基づき、市民・事業者・行政の三者の協働、連携強化による地域の特性に応じた、また将来を見据えた公共交通ネットワークの再編を図るため、策定する計画であり、昨年度は策定業務を委託発注したところでございます。全体事業費の実績額が 2, 9 1 6, 0 0 0 円でありまして、国土交通省と市から半分ずつの補助金を受けて実施したところでございます。

4 ページの平成 2 9 年度収支決算書を御覧ください。先程説明いたしました草津市地域公共交通網形成計画の策定費用につきましては、当初予算時は 4, 8 0 0, 0 0 0 円の費用を見込んでございましたが、入札執行によりまして 2, 9 1 6, 0 0 0 円となりました。このことから、まず下段の支出につきましては、負担金予算額が 4, 8 0 0, 0 0 0 円であるのに対し決算額は 2, 9 1 6, 0 0 0 円となっており、増減額はマイナス 1, 8 8 4, 0 0 0 円となっております。したがって、上段の収入におきましても、補助金予算額

が 4,800,000 円であるのに対しまして、決算額が 2,916,000 円となり、当該補助金の半分の 1,458,000 円は国土交通省から、もう半分は市から補助金の交付を受けたものであります。以上のことから、収入から支出を差し引きますと、前年度からの繰越金 228 円、利息 2 円を足した 230 円が、平成 29 年度の繰越金となります。

**【会長】**

ありがとうございました。それでは、引き続きまして、本決算の会計監査の報告を、監事様から、代表して報告をお願いしたいと思います。

**【委員】**

先日、事務局から、私と他 1 名の監事 2 名に対しまして、会計報告がございましたので、この活性化協議会の規約第 32 条第 2 項に基づき、会計監査を実施させていただきました。これを受けまして、ただいまより会計監査報告をしたいと思っております。

草津市地域公共交通活性化再生協議会の平成 29 年度会計監査について、貯金通帳、証拠書類の経理および処理について、正確かつ適正に執行されていることを認めます。以上でございます。

**【会長】**

ありがとうございました。資料の 5 ページにその会計監査報告書が添付されております。ただいまの説明につきまして、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。

では、承認していただく必要がございますので、事務局の説明につきまして、承認ということで皆様よろしいでしょうか。

**【委員】**

(異議なし)

**【会長】**

ありがとうございます。それでは議第 1 号は承認とさせていただきます。

次の議事に参ります。2 点目の議事でございますが、「平成 30 年度事業計画（案）および収支予算（案）について」、事務局から説明をお願いいたします。



**【事務局】**

それでは「平成30年度事業計画（案）および収支予算（案）」につきまして、資料2に基づきまして説明させていただきます。議第2号につきましては、平成30年度草津市地域公共交通活性化再生協議会事業計画および収支予算について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第18号第1号の規定に基づき、承認を求めるものであります。

2ページを御覧ください。平成30年度事業計画（案）についてでございますが、今年度の会議は、先程説明いたしました、草津市地域公共交通網形成計画の今年10月の公表に向けまして、草津市地域公共交通活性化再生協議会を、今回を含め2回実施したいと考えております。2回目は、当該計画のパブリックコメントを7月に実施いたしますことから、その結果報告のため、8月に実施予定でございます。また、来年2月頃に、草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会に当たります草津市地域公共交通会議において、今年度の事業報告や、来年度の事業予定の報告を実施したいと考えております。

なお、草津市地域公共交通活性化再生協議会が草津市地域公共交通網形成計画を策定するために、協議や連絡調整を行うための協議会であるのに対し、草津市地域公共交通会議は、交通網計画に関する協議以外で、例えばまめバスや必要な事項の協議を行う会議でありまして、ほとんどの委員様は、草津市地域公共交通会議の委員様としても御就任いただいておりますので、どうぞよろしくお願いたします。昨年度は交通網計画に関する案件が続いていたため、すべてこの公共交通活性化再生協議会として会議を開催してまいりました。

続いて3ページの平成30年度収支予算（案）を御覧ください。平成30年度事業としては、費用を伴うものは予定がございません。例年ですと、交通網計画などの計画策定委託業務などがあり、事業費やそれに付随する国庫補助金がございますが、今年度は委託業務や国庫補助金がございますことから、前年度からの繰越金のみとなります。

なお、当協議会に係る印刷製本費や会議賄の費用につきましては、市の予算から支出しているため、当該収支予算書には反映されていないものであります。

資料2の説明につきましては以上です。御審議賜りますようよろしくお願いいたします。

**【会長】**

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、御質問、御意見がございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そういたしましたら、特に意見もございませんので、お諮りしたいと思います。この第2号議案につきまして、承認ということで、御異議ございませんでしょうか。

**【委員】**

（異議なし）

【会長】

ありがとうございます。それでは第 2 号議案は承認させていただきました。

続きまして、3 点目の議事ではありますが、「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、議第 3 号「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請」につきまして、資料 3 の方で説明させていただきます。議第 3 号につきましては、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 18 条第 5 条の規定に基づき、承認を求めるものであります。

2 ページを御覧ください。2 ページから 9 ページは、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請関係書類です。当該申請書を国土交通省へ提出する目的といたしまして、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あります。この申請書は地域公共交通活性化再生協議会の名前で申請いたしておりますことから、毎年度協議会におきまして、承認を求めているものでございます。

地域内フィーダー系統とは、地域間のネットワークを確保する幹線と、円滑に接続している地域内のバス交通系統のことといたしまして、補助金を受けるための条件といたしましては、この幹線と呼ばれるルートにバス路線をつなぐことが必要となっております。草津市では、草津駅から浜大津駅間が幹線として認定されておまして、現在、近江鉄道バスさんがこの路線の運行をしておられますが、この幹線にまめバスを接続するために、現在のまめバスは草津駅において接続しております。

今回、昨年度に引き続き国に申請書を提出し、認定のうえ補助をいただくことを考えておまして、申請の対象となる路線はまめバスの全路線になります。

また、まめバス車両の経年劣化が進んでおりますことから、昨年度に引き続きまして、車両購入に関する経費についても併せて申請するものであります。参考といたしまして、今年 2 月と 3 月にまめバス草津駅医大線への新規車両を導入いたしました、その写真を添付させていただいております。資料 3 の説明については以上であります。御審議賜りますようお願い申し上げます。

【会長】

ありがとうございます。ただいまの説明について、御質問、御意見があれば賜りたいと思っておりますがいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは恐縮ではございますが、運輸支局さんの方で何か注意すべき点などがございましたら賜りたいと思っております。お願いいたします。

【委員】

フィーダー補助申請を受ける窓口の者ですが、国の予算を受けていただく、使っていただくとなると、こういう場で目標や効果を審議する仕組みになっていまして、今回の申請案を事務局からいただきました。

しかしながら、今日資料を配られたところですが、色々なことが書いてあるので、私どもに申請いただく前に、一度計画の内容を御審議いただきたい。

国の予算は非常に切迫した状況にありまして、予算が中々つかなくなってきました。というのは、国庫予算をつけることで事業の効果が上がっているのかという点について、予算を垂れ流しているだけであれば効果がないのではないかと、財務当局が疑問をもっております。だから、こういう場で審議いただいて、国庫補助を使いつつ利用促進等を図っていただくことで、補助するという仕組みになっておりますので、一旦持ち帰っていただいて、意味が不明な点や修正点等があれば、事務局にお話しをいただき、御相談いただいて、よりいい内容の申請を提出いただきたい。締め切りは6月末ですので、委員の皆様には御協力いただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。非常に重要な説明でございました。事務局にお尋ねいたしますが、今日初めて委員の皆様には資料をお見せしているということでもよろしいですか。

【事務局】

はい。

【会長】

そうしますと、この場では御発言いただけるものを伺い、その中で、じっくり読みたいという意見も委員の皆様から出でようかと思っておりますので、その場合には、支局さんからありましたように、少し時間をかけてより良いものに修正していきたいと思っております。

とりあえず現時点におきましては、この資料の精読は難しいかと思っておりますが、お気づきの点等ございましたら、御意見をいただきたいと思っております。何かございますでしょうか。

【委員】

事務局と支局の方からお話しがあった、この地域内フィーダー系統確保維持計画の中で補助金については、大きくは弊社の草津駅の西口から浜大津駅へのバス路線があるところから、このフィーダー補助の話になっています。

その中で、今後、色々な業界の就労人口が減ってきますが、バス業界における乗務員不足も非常に顕著で、慢性的に人手が不足していおり、フィーダー補助の根幹にある弊社の近江大橋線につきましても、今のところ国庫補助金をバス路線に充当して何とか維持でき

ている状態です、今後この場で議論、検討していただきたいと思います。

**【会長】**

ありがとうございました。

事務局の方で、申請資料を作っていただいているわけですが、運輸支局から事業の効果について、もう少し丁寧に書いてほしいというような指摘もありましたが、内容については精査いただいているのでしょうか。それとも、まだ少し修正を加えることは可能なのでしょうか。事務局いかがでしょうか。

**【事務局】**

今回書かせていただいている内容につきましては、およそ前年度以前からの内容を踏襲しているものではあります、運輸支局からお話しありましたことを踏まえ、また、皆様からの御意見等をいただきながら、フィーダー系統として活用性の高いまめバスを目指して、内容を精査していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

**【会長】**

事業効果につきましては、難しいことだというのはわかるんですが、現在形で表現されているので、「一般的にこういう効果があるだろう」という内容になっている。

書き方については、少なくとも支局さんと十分に相談されて、「今回このような効果がありました」という結果に基づいて、効果を記入していただく形もいいと思います。やはり、一生懸命このまめバスを活躍するものにしていこうという中で、受け入れていただきやすい表現でまとめていただければ、と思っておりますのでよろしく願いいたします。

**【委員】**

運輸支局に伺いますが、財政当局が申請の内容を判断するにあたり、申請に書く効果というのは、お金以外の物差しでもいいのか、それともお金の物差しがいいのか、その辺りはいかがですか。

**【委員】**

お金のことだけではなく、網形成計画の中で草津市さんが、目標値に定めていらっしゃる満足度とか、それも指標のひとつになってくるので、何をもって良しとするかは難しいですが、「収支率だけが改善されたからよかった」ではなく、「収支率は落ちているが市民の満足度は高まっている」という形で大丈夫です。

**【会長】**

ありがとうございました。

**【事務局】**

先程からの御意見に対する説明になるかどうかわかりませんが、事業の目標に書かせていただいております、まめバス本格運行初年度の年間利用者数がトータル 98,930 人でした。運行開始当初、議会の意見としても、収支の面から運行、運営をどのようにしていくかという意見が多かったんですが、その後検討を重ねまして、利用者数の維持増加を目標といたしました。平成 29 年度は、121,791 人の利用がございまして、年々利用者数は増えていっているような状況でございます。

先程、運輸支局様からございました、満足度の部分につきましても、後程、交通網計画でも出てきますが、公共交通の利便性について満足している市民の割合を 41.6% から 2028 年には 47% まで年々上げていきたいということで、事業の効果に書かせていただいております。バス交通空白地・不便地が解消されるとともに、高齢者や障害者等の移動制約者に対する生活交通が確保されることが大きな目標、目的、効果になるかと思いません。

加えまして「目標を達成するために行う事業及びその実施主体」ということで、公共交通のネットワークが一目でわかる公共交通マップの作成や、あるいは自動車に過度に頼らない、色々な公共交通を利用しながら上手く移動していくモビリティマネジメントを、学校や地域の取り組みで進めておりますし、また次の議案の計画策定ということも、大きくは公共交通の活性化につながる計画になろうかと思っております。

このような点で、まめバス運行の重要性あるいは効果について事務局として考えているところでございます。

**【会長】**

どうもありがとうございました。委員の皆様方、現時点におきまして御発言ございましたら承りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

**【委員】**

フィーダー系統の接続のところですが、これあくまでバス路線なんでしょうか。JR は対象にならないのでしょうか。

**【会長】**

事務局お願いいたします。

**【事務局】**

草津駅が対象となっております。

【委員】

いや、そうではなくて、草津駅は近江バスさんの路線が接続している、つまり、バスですよね。そうではなくて、JRの接続はそういう対象にならないのか。

JRでいきますと、他府県、他市に行けたりするじゃないですか。それはフィーダー系統として認められるのかということをお伺いしたいです。あくまでもバスなんですか。

【事務局】

鉄軌道につきましても、フィーダー系統として認められる場合がありますが、草津市内では浜街道から草津駅のバス路線がフィーダー系統として認められております。

【委員】

ということは、JRは認められていないということですか。

【会長】

正確な情報を共有したいと思いますので、すいません、支局さんお願いします。

【委員】

制度が非常に複雑なんですけれども、大よそのイメージでは、もっと過疎地に行くと、幹線経路をJRや鉄道としますが、草津市や大津市などの都会になりますと、近江鉄道さんのバスの幹線系統に接続するということが条件になっていて、鉄道駅はだめなんです。ただもっと田舎の方に行くと鉄道も認められるケースがあるということで、御理解いただけたらと思います。

【委員】

草津市はだめということですね。

【委員】

そうですね。

【委員】

わかりました。ありがとうございました。

【会長】

ありがとうございます。他にございませんか。

【委員】

運輸支局さんのお話や、バス協会さんの御意見から、どのような事業効果があるのかという点について、とても狭い感じに見えます。生活交通が確保されますよという非常に小さな効果を書いているような感じがして、それは先程、会長もおっしゃっていたとおり、どの程度広げて書くと効果があるのかということを考えますと、いわゆる“足”として確保されると書いたほうがいいのか、私自身判断がつかかぬますので、皆さんの御意見を聞きながら、もしも変えるのであれば、人が移動できる権利や、生活を生き生きさせて安心につなげられるとか、大きな視点を踏まえて書いていかれた方がいいのではと思います。

【会長】

非常に形式的なことで申し訳ないのですが、このフォーマットが決まっているのでしょうか。この枠内に書かなければならない、ということですね。

【事務局】

はい。

【会長】

私たちの研究費の申請もそうですが、こういう申請に脱線した内容を書きますと、心証を悪くするんです。ですから、このくらいの枠で簡潔に書いてください、ということが求められているんだと思います。

ただ、収支だけではなく幅広に書いてもいいということでしたので、そのあたりを考えて、事務局にはブラッシュアップした案を作っていただきたいと思います。別紙の添付が可能であればまた話は違いますが、ここだけだと思いますので。どうぞよろしくお願いたします。

【委員】

ありがとうございます。

【会長】

それでは、一度お持ち帰りいただきまして、御意見がございましたら事務局の方に御報告いただきたいと思います。

また、御意見をいただいてから集まっていただくというのは大変ですし、上手く書こうとする修正でございまして、とりあえず、「こういった申請を行う」ことについて御意見なり異議がなければ、御承認していただきまして、最終的なブラッシュは事務局に一任する、ということで進めたいと思います。この案で、方向性として御承認いただく、と

いうことでよろしいでしょうか。

**【委員】**

(異議なし)

**【会長】**

では、議第 3 号につきましては、承認ということですが、もう少しブラッシュアップした形で資料をお作りいただきますようお願いいたします。

それでは、4 つ目の議事ですが、「草津市地域公共交通網形成計画の策定について」でございます。事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

議第 4 号につきまして説明させていただきます。資料につきましては、資料の 4 というものと、交通網形成計画の本編、それから概要版、それと立地適正化計画の概要版と、地域再生計画の概要版、こちらが関係してくる資料になります。

まず、公共交通網形成計画ですが、初めにお詫びさせていただきたいと思います。これだけ本編が分厚い冊子でございましたので、委員の皆様にも熟読していただいた上で、当協議会で御意見をいただきたいと思っておりましたが、委員の皆様には先週の金曜日に配送するというので、なかなか時間を設けて頂くことができませんでした。その点につきましては事務局の不手際でございます。この場をもってお詫び申し上げたいと思います。

また、送付後、庁内各課へ内容の確認をしておりますが、冒頭に課長から説明がありましたが、若干お配りさせてもらった書類と異なる部分がございます。大きく変わっているところを最初にお伝えさせていただきますと、表紙の図柄が円形だったのが四角に変更させていただいております。また、本編の 92 ページに、図 5-1 計画の推進体制というものがありますが、少し精査した表現にさせていただいております。この 2 点が大きく変わっているところですので、細かな点はあるかと思いますが、大きな点はございませんので、御了承いただきたいと思いますと思っております。

それでは、交通網形成計画の説明をさせていただきたいと思います。少し時間をいただく形になるかと思いますが、よろしく願いいたします。また、交通網形成計画はこれまでこの協議会で御審議いただいておりますが、その内容につきましては、課題や施策展開の考え方として、この交通網形成計画の後半に当たる部分に掲載しております。

それでは、交通網形成計画の 2 ページを御覧いただきたいと思います。計画の位置づけという欄でございますが、この計画につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成 26 年 11 月 20 日に改正されまして、それに基づいて、平成 22 年に作成しました草津市地域公共交通総合連携計画の見直し版として、この計画を策定している



ところでございます。計画期間は 10 年を設定しているところでございます。

また、草津市では、草津市立地適正化計画、草津市版地域再生計画の作成を同時に進めておりますので、この 2 計画につきましても、以前の協議会の場でも説明させていただきました。今回、この説明につきましてもは割愛させていただきますが、資料としましては、それぞれ概要版でお付けいたしておりますので、御覧いただければと思います。

3 ページを御覧いただきますと、先ほどの立地適正化計画、草津市版地域再生計画、そして草津市地域公共交通網形成計画、これらを連携して計画を進めているところでございます。草津市立地適正化計画につきましては、市街化区域を対象にしております、居住導入区域の設定、都市機能誘導区域の設定をしております、草津市版地域再生計画につきましては、市街化調整区域におきまして、集落生活圏、生活拠点、交通拠点の形成と、地域資源を活かした産業の支援を盛り込んでいるところでございます。

公共交通網形成計画につきましては、居住誘導区域、都市機能誘導区域と各生活・交通拠点を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目的に、この計画を進めているというところでございます。また、駅周辺の公共交通の利便性の向上と利用環境の整備につきましても目指しているところでございます。

それから、図の下にもありますように、草津市健幸都市基本計画が平成 29 年 3 月に策定され、その中で、歩いて暮らせるまちづくりの実現といたしまして、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの推進を掲げておりますことから、この計画とも連携を図っていきたいと考えております。

4 ページになります。地域と交通の現状と課題の章になりますが、地域の現状といたしまして、5 ページを御覧いただきたいと思っております。人口になりますが、全国的に人口減少社会となる中、本市の人口は 2030 年から 2040 年ごろをピークとして増加し続けると予想されています。

また、近年 65 歳以上の高齢化率は大きく増加しており、下の図になりますが、高齢化率が右肩上がりになっております。県全体では高齢化率は 20% を超えておりますが、草津市は平成 27 年の国勢調査では 19.6% ということで、県全体よりは低くなっておりますが、右肩上がりが高齢化率が高まっているということでございます。

13 ページになります。⑥自動車保有状況等です。自動車運転免許保有者数は 24 歳以下の若年層では減少傾向にある一方、上のグラフの赤が 65 歳以上でございまして、現在 16,100 人の方が草津市内で免許を保有されている状態でございます。

24 ページになります。公共交通等の現状です。基幹交通につきましては、JR が広域の大量運送を担っていただきまして、バス路線におきましては、JR 草津駅、JR 南草津

駅を起終点として放射線状にネットワークを形成している状況でございます。25 ページが公共交通路線網の図を表しております。

また24 ページ表2-2、草津市内での日常生活における移動手段等の分類ということで、公共交通では、JRの琵琶湖線、草津線、路線バスでは近江鉄道バス、帝産湖南交通バス、滋賀バス、コミュニティバスとしまして、まめバス、草津栗東くるっとバス、草津栗東守山くるっとバス、タクシーとしましては、各タクシー事業者が公共交通を担っていただいているところでございます。その他の移動手段といたしましては、NPO法人が福祉有償運送を担っておられ、また、学区のまちづくり協議会、学区社会福祉協議会におきまして、地域支え合い運送支援事業を行っていただいております。それから、料金の一部負担ということで、移動支援サービスというものがございまして、草津市内の企業、病院、福祉施設等の送迎バスも運行されているところでございます。

40 ページを御覧いただきたいと思います。市民の意識と行動ということで、平成28年12月に市民アンケート調査を実施しました。配布件数は3,000件で、回収数は1,275件ということで、回収率は42.5%でございました。

41 ページ以降にアンケート調査の用紙を掲載させていただいております。そのアンケート調査の結果は45 ページからになりますが、その中で、51 ページの市内の移動環境の将来像を御覧いただきたいと思います。質問の中で、「今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、10年から20年先を見通した場合の市内の移動環境整備の方向性について、最も重要なものは何ですか」ということでアンケートさせていただきました。その結果、グラフにも表れておりますが、一番目の路線バスやまめバスの運行の充実が一番高く、なおかつ、平成24年にも同じ調査をしたのですが、その時と比べましても、今回の調査の方が上回っているという結果が出ております。

それから、52 ページ交通事業者等の意見でございます。これにつきましては、平成29年7月から8月にかけて、交通事業者6団体、福祉団体3団体、沿線企業5団体の計14団体にヒアリングを行ったところでございます。ヒアリング結果の主な意見につきましては、52 ページ、53 ページのとおりでございます。

54 ページから63 ページにかけては、関連計画の紹介をさせていただいております。

64 ページに公共交通網を形成する上での課題ということで、まとめたものが66 ページになりますので、御覧いただきたいと思います。

現状、課題、課題等から見える具体的施策の方向性をまとめさせていただいているところでございますが、現状につきましては、記載のとおりでございます。課題につきましては、主に5点挙げさせていただいております。バス交通の空白地・不便地の存在、公共交通の情報提供が不十分、慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下、駅周辺の

自転車駐輪場の確保、過度な自動車依存意識からの脱却、ということが課題でございまして、課題等から見える具体的施策の方向性につきましては、3点挙げさせていただいております。多様な交通手段の連携で、生活拠点からまちなかへの効果的・効率的な公共交通ネットワークを形成する、生活拠点での移動手段を確保し、市民の外出機会を増やす、公共交通を利用しやすい環境を整備し、自家用車から公共交通への転換を図る、ということを方向性として位置づけさせていただきました。

67ページからは計画の基本的な考え方の内容になっております。

70ページでは、施策体系として3つの基本施策を掲げております。基本施策1の「多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通」では、主に立地適正化計画と連携したものを、基本施策2の「まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通」では、主に草津市版地域再生計画と連携したものを、基本施策3の「自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通」では、健幸都市基本計画と連携したものになっております。

71ページでは体系図を示しています。

72ページからは、各個別施策を掲げております。まず、基本施策1「多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通」の施策1「持続可能な公共交通網の形成」について、課題として自家用車への過度な依存等による路線バス等の利用者の減少やバス路線の撤退や減便、また全国的なバスやタクシーの乗務員不足等があり、これに対する個別施策として、(1) 路線バスやコミュニティバス路線の再構築、(2) バスの路線確保に向けた支援の検討、(3) ICTの活用や自動運転技術の導入検討を挙げております。また、実施主体や事業展開スケジュールについては、73ページのとおりです。(以下、91ページまでを同じように説明)

92ページの計画の推進体制ということで、当協議会また公共交通会議を継続的に行いまして、市民、交通事業者、市および関係機関の協働・連携により計画を推進していくということでございます。

93ページには、目標値の設定を3つ掲げさせていただいております。

1点目は、多様な交通手段の連携や、まちなかでの交通環境整備を進めながら、公共交通の利便性の向上を目指すということで、公共交通の利便性に満足している市民の割合を挙げさせていただいております。この数字につきましては、草津市のまちづくりについての市民意識調査の結果で最新の数字が41.6%となっておりましたので、これを10年後に47.0%以上にしたいと考えております。

2点目は、誰もが愛着のある草津市に末永く暮らしていくために、公共交通サービス水準の維持向上を目指すということで、公共交通の運行路線数が現行で48路線ございます

が、10年後は少なくとも現状維持を目指したいと考えております。

3点目は、健幸で人や環境にもやさしい生活形成を推進していくため、自家用車に過度に頼りすぎない意識の向上を目指しますということで、運転免許証保有率を挙げさせていただいております。現況は66.6%でございますが、10年後の推計ですと、この数字を上回る67.8%ほどの数字になりますが、現況の66.6%以下にしたいと考えております。

それから、これまでの協議会では各施策の目標指標の設定の協議をさせていただいておりましたが、その中で公共交通機関の利用者数の算出が、実際に伺ってみますと、細々していて非常に難しいということが判明したことや、この計画につきましては、立地適正化計画や地域再生計画と連携しながら進めているという中で、同じようなフレームで進めていきたいこともありまして、目標値につきましては3つに絞らせていただいております。前回までの施策ごとの目標指標につきましては、今後、協議会の場で進捗状況等の確認を踏まえて、どういう取組みができてきているのか、ということを経済協議会の場で報告させていただき、また、それに対する評価もいただきたいと考えております。94ページから95ページまでは用語解説として、言葉の紹介をさせていただきました。

少し長くなってしまって申し訳ございませんでしたが、交通網形成計画につきまして、御審議いただき、次のパブリックコメントの方に進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

#### 【会長】

ありがとうございました。少し長くなってしまいましたが、委員の皆様にお気づきの点等を伺っていきたくと思います。

#### 【委員】

膨大な内容を審議して認定せよという話で無理があるのかなとも思いますが、私どもに関係することだけ少しお願いしたいと思っております。

1点目に、第3号議案のフィーダー維持計画について首を傾げる記述がありましたので質問いたします。御承認されましたフィーダー計画の中の事業効果ということで、このフィーダー計画が承認され実行されることによって、既存路線バスやJRとの乗り換えの利便性が向上する、つまり事業効果が十分上がる、ということで申請をなさるわけです。それは先程、承認されました。

ところが、計画の69ページに、びわこ文化公園都市周辺地域の南笠東では、路線バスとコミュニティバス（まめバス）を運行していますが、双方の連携が不十分だと。これは、矛盾しませんかね。大切な計画に「不十分」とはっきり書いているにも関わらず、維持計画は、十分事業効果がありますよ、というのはいかががかと思います。何が言いたいかと申

しますと、まめバスと路線バスの連携については、今すぐできることです。まめバスは、市当局の皆さんの御指示、御希望を十分受け入れて任されているわけですから、そういう状況にあるにも関わらず、いますぐすべきことを、今後の課題として載せているのはいかげなものかというのが一つの疑問です。

2 点目に、同じ志津南の記述のなかで、複数のバス事業者が運行していますが、双方の連携が不十分。これも我々は十分に受け止めて反省しなければならないとは思いますが、同時に、この文章がパブコメに出てしまいますと、私どもバス事業者は全然連携してないということで、市民の皆様公表されるとしたら、誤解を招くのではないかなと思います。複数の事業者それぞれが、事業認可をいただいて事業をしている中で、少し不具合があるときに、「はい、変えます」とはなかなかいかない。それだけ責任のある路線編成をやっているということです。

また、それぞれの事業者が、それぞれの企業として生き残りをかけて、また、歯を食いしばって赤字で路線を維持しているわけです。本来ならば、2つの事業者がしっかりと手を握りあって、互いに市民の皆様のご利便性に寄与できればいいのですが、それ以上にまず自分たちの路線の赤字をクリアしたい、そういう状況をこの文章では全く市民の皆様にご理解いただけないのではないかと、事業者がサボっているのではないかと、というような乱暴な書き方だけは一考いただきたい。もちろん状況は受け止めます。私どもの連携がまずいかな、ということは受け止めますが、少し書き方が乱暴ではないかな、ということをお願いしておきたいです。

3 点目に、市として目指すべき交通体系のあり方の中に、理解できない記述がありますが、道路利用環境の整備とは何ですか。つまり、玉川地区や南草津の駅周辺で渋滞が発生する、それに対して道路利用環境の整備というのはどういうことなのかなと。なぜかと言いますと、私ども帝産は、医大線で瀬田からたくさんバスを出しています。瀬田から15分前後で医大へ到着します。時間ロスも渋滞を含めましても1分から2分で収まります。ところが南草津駅から出ますと、いつ着くかわからないという状況が多々発生します。これは、交通管制ではないのかと私は思います。全てを信号管制のせいにはできないと思いますが、県警本部による集中管制のことを書くべきではないか、という質問です。

**【会長】**

それでは事務局、お答えください。

**【事務局】**

御意見をいただき、ありがとうございます。

1 点目は、先ほどの議案の地域内フィーダー系統確保維持計画と、こちらの計画の文言というところがございますけれども、特にフィーダー系統につきましては、先程もございましたように、幹線ですとかJR駅での利便性が向上するということを中心に記載して

おりますが、2点目の御意見も含め、志津南、南笠東の表現の「不十分」というところにつきましては、修正を検討したいと思います。

3点目の、玉川の道路環境整備につきましては、74ページの施策の連続性のある道路環境整備という分野の、道路利用環境というところで、文言を使わせてもらっているところをごさいますして、御指摘いただきましたとおり、南草津駅周辺の交通混雑ということがございますので、74ページの(2)の駅前ロータリーの機能性の向上というところで、駅前ロータリーの機能の見直し、自家用車の駅前ロータリーへの進入規制・誘導の検討などを挙げており、いろいろな方策が考えられると思いますし、なかなかこれをやればすぐに渋滞が解消するというわけではないと思いますが、そういったことを検討しながら、少しでも渋滞解消につながればという意味で、使わせていただいております。この表現につきましても、御意見の趣旨を踏まえて、検討させていただきたいと思います。

#### 【委員】

ありがとうございます。それで充分受け止めますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。今日は草津署の方が来ておられますが、実は交通管制については、すでに県警で集中管制が始まりましてから、ほぼ20年近く経ちます。当初導入されたときに、2、3年の動向を見ていますと、劇的に渋滞が緩和されたということ、私どもは見聞きしています。

そうした中で、なぜ、南草津駅だけが渋滞が酷く、一生懸命努力している方に失礼かもしれませんが、これはやっぱり信号機を一番に検証していただきたいと思ひます。信号ひとつで劇的に解決すると思ひていますので、よろしくお願ひいたします。

#### 【事務局】

信号機の見直しということですが、具体的には草津警察署で管轄いただひているところですが、信号機につきましては、かなり年数が経過している中で、経年劣化に伴う維持管理の問題もございまして、県全体の見直しをされているところで、利用が少なくなった信号機については撤去されるということがございまして、一方で道路も新設するためには、少なくともいくつかの信号機が必要になりましたり、市民の皆様の生活環境の変化に応じて、いままでなかったところに信号機が必要になります。交通渋滞の解消のためには、いまおっしゃっていただひたように、信号機を撤去すれば効果がありますものの、総合的に考えますと、すぐには進んでいかないということで、草津警察署には汗をかいていただひながら、取り組んでいただひているというような現状でございまして。

#### 【会長】

ありがとうございます。草津警察署さん、何か補足はございましてか。

【委員】

国道 1 号線に限らず、湖南幹線もですが、交通渋滞というのは確かに多発し、通行する車も増えています。信号機集中管制で交通量や速度等の管制はしていますが、特に南草津駅は歩行者も自転車も多いということで、多現示信号機を使わせてもらっている部分もありまして、なんとか事故が起こらないように、交通渋滞が起こらないようにということをいろいろ考えています。しかし、どうしても交差点に進入してくる車が多く、一定の台数を超えてしまうと、どうしても渋滞が発生するというところですので、努力は当然いまでも欠かさず、交通量の動向等を確認しながら進めてはいますが、やはり交通が分散しない限りはできない部分もあると思っております。

【会長】

ありがとうございます。信号機は一つひとつ独立したものではなく、国道 1 号線という幹線をもって系統制限を、前後を考えて最適な連動となるようにしているので、仮に南草津周辺だけを考えると、その前後を考えなくていいのであれば、もっと最適化できますが、最適化はなかなか難しい。PTPS もありますが、バスが接近すると、そのバスが有利なように、ちょっとだけですけども現示時間を伸ばす。やろうと思ったらできるんだけど、ここで問題になるのが、幹線たる国道 1 号線にクロスする県道等がある。国道 1 号線に負荷をかけて県道を優先させるということを、県警はしないと思いますので、そこは難しいということを御理解いただきたいと思います。

それからもう一点、帝産さんから最初の方に、「不十分」という表現があった部分、これは変えましょう。事業者の努力がちゃんと行われているということを書くとともに、いま努力されているけども、少し改善の余地があるというような書き方と、「不十分」とでは受ける印象が違います。もし事務局の方で可能であれば、そのあたりを修正してもらいますようお願いします。

他に発言はございますでしょうか。

【委員】

JR 西日本です。お願いがありまして、88 ページのバス待機環境の整備検討という項目をあげていただいておりますが、草津駅のバスを待つスペースが狭くて、乗客がバス待ちをしていると通行人が通れない事象が起こっています。ぜひ、ロータリーの整備をしていただきたい、併せてバスを待つスペースの拡大をよろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございます。事務局よろしいですか。

**【事務局】**

限られた空間でございますので、なかなか厳しい状況ではありますが、現状は認識しておりますので、少しでも改善するような施策を進めていきたいと思っております。

**【会長】**

ありがとうございます。他にございますか。

**【委員】**

基本理念のところ、「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現」とありますが、現状と課題の中で、交通弱者や高齢者、また障害がある方への課題が一つもない。

最終的な施策としては、福祉有償運送や地域支え合い輸送で止まっていて、現状と何も変わらないです。例えば、バスのバリアフリー化や駅のバリアフリー化も当然必要だと思いますが、駅に行くときの移動手段が特に必要だと思います。いまあるものは、地域支え合い輸送や福祉タクシーだったりするんですけど、こういった移動手段を使うときには、一か月前に予約しないと使えないとか、そういった課題は表に出てきていない。でも基本理念には、「誰もが」と書いています。

それから、福祉有償運送のところ、35ページですが、実際に事業者はもっとありますが、あくまでも草津市が運営許可を認められている3法人しか書いてないんですね。

バスのバリアフリー化とかユニバーサルデザイン化とかは1つも書かれていないので、この10年間は現状のままでいくのか。併せてお答えいただきたいと思っております。

**【事務局】**

2番目の方からお答えします。35ページに3法人しか掲載されていないというところについては、誤解がないように記載方法を検討させていただきたいと思っております。1点目のバリアフリー化については、駅周辺のバリアフリー化と記載しており、その他に89ページの(4)公共交通のバリアフリー化の推進のところ、いろんな面からのバリアフリー化を表現したつもりではいるんですが、もう少し足りない、ということではよろしかったでしょうか。

**【委員】**

いや、そういうことではなくて、課題にも挙がってないんですよ。そもそもの計画策定をするための課題や対策の一つも挙がってない。89ページに挙げてあるのは現状とほぼ変わらないし、現状乗れるバスは少ないと思うんですが、そのへんの対策が少しも謳われてない。そこは10年間、何もしないということでしょうか。



【事務局】

66 ページのところに記載がないということについては、追記させていただくよう検討させていただきます。すみません。施策のところ、現状と変わらないということですが、もう少し踏み込んだ内容にすることを検討したいと思います。

【委員】

検討された内容は返していただけるんですか。パブリックコメントで確認するんですか。

【事務局】

パブリックコメントまでの手続きとしまして、市の内部の部長会議や、議会に説明をして、それぞれの意見を反映して、パブリックコメントにかけていくということになりますので、どこかのタイミングでフィードバックさせていただくことは可能です。

【委員】

タイムスケジュールのことで、これだけのボリュームを承認してというのは、無理があると思うんです。昨日か一昨日に資料をいただいて、一読させてもらって、いろいろと疑問点が多くて、いまここで承認というのがかなり無理な話だと思います。承認しなければならぬのかな、とは思いますが、いまここで意見を出させていただいて、反映されるのかどうか分からない状況で承認しろというのは無理な話だと思います。皆さんはどう思われているかわからないですが、私はそう思います。

【会長】

会長として発言させてもらいますが、パブリックコメントがこれから行われますので、本日は、こういうような資料でパブリックコメントにかけていいかというような確認であって、最終的にこれを御承認いただくものではない、と私自身思っております。もちろん、かなり完成品に近いものが準備できればいいのですが、そこには皆様から御意見をいただきましたように、改善すべき点多々あります。

パブリックコメントの予定は既に決まっていると思いますが、議会に報告して承認してもらう必要があるので、事務局はできるだけ努力して、できればみなさんに結果をお知らせしてください。パブリックコメントを経て最終版を作る際には、もう一度議論した上で、皆様にも十分に確認いただきたいと思います。

ここで承認する、しないを決めたとしても、結局内容は変わりますので、今回はパブコメの前の原稿として大きな誤りがないのか、それを精査し、できるだけ御意見は反映できるようにしたいと思いますので、よろしくお願いします。

それから、私も気になったところがありまして、交通網形成計画内の、草津市版地域再生計画の中に書いてある図面の整合性が悪い。このあたりを事務局の中でも精査していた

だきたいと思います。本編 66 ページの地域公共交通網形成に向けた現状や課題および具体的施策の方向性のところですが、“生活拠点”という言葉があります。68 ページの図をみますと、ここには“生活・交通拠点”とあります。同じものなのかどうか。それから、草津市版地域再生計画概要版の 10 ページに“生活拠点”という図面があります。11 ページには“交通拠点”がでてきます。10 ページの“生活拠点”と 11 ページの“交通拠点”とは異なるものということでしょうが、交通網形成計画と、立地適正化計画、草津市版地域再生計画は、相互に関連している計画なので、きちっと整合性は取るようにしていただきたいと思います。交通網形成においても、生活拠点なのか、生活・交通拠点なのか、きちんと対応していただきたいと思います。

そんなことも含めて、少しタイトではありますが、長期間の施策に影響を及ぼすものがありますことから、慎重に議論していただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

**【事務局】**

生活拠点と交通拠点については、3 計画の中では分けて考えているんですが、その場所が一緒になるということはいかかとも思います。交通拠点の方については、バス停などが拠点になると思いますし、生活拠点については商店などが拠点になり、どちらの拠点についても何らかの移動手段で結ばないといけないと考えておりますが、そこらへんが少しわかりにくいという御指摘でよかったですでしょうか。

**【会長】**

生活拠点と交通拠点が同じ場所であることはいいんです。私が言っているのは、10 ページでしたら、自転車とバスが中心となる生活拠点と既存地域を結んでいますが、11 ページになると、既存地域を環状方向に結んでいきますね。概念が違うのでわかりにくいんです。御説明いただいたことはよくわかります。ただ、この図面を両方使いますと、混乱を起こさないかなという心配がありますので、そこだけ吟味いただければと思います。

**【事務局】**

検討させていただきます。

**【会長】**

それでは、他に御意見がないようでしたら、パブリックコメントの前の計画案として御承認いただければと思いますが、これが最終ではございません。

**【委員】**

いろいろ意見はありますが、時間もないので一点だけ。交通網形成計画というと 5 年計

画が多いと思うんですが、前々回にも同じ発言をしたかと思いますが、草津市では 10 年です。73 ページを見ていただきたいんですが、スケジュールについて、バス事業はすごく切迫している状況下で企業努力で尽力していただいておりますが、「バスの路線確保に向けた支援の検討」といういい話があるなと思いますが、前期の検討・準備で 4 年を要している。4 年間で何をやるんだとも思い、このスケジュール感について少し検討いただけたらなと思います。

**【事務局】**

先ほどから申し上げておりますとおり、草津市では 3 計画を一体として進めており、交通網形成計画では少し長いですが、10 年と定めております。御指摘がありましたとおり、ゆっくりしたスケジュールと捉えられるところはあるかもしれませんが、現状や課題については認識しておりますので、このスケジュールを少しでも早められるようにということで取り組んでいきたいと考えております。

**【会長】**

それでは、まだまだ言いたいことがあるとは思いますが、どれぐらいまでに御意見をいただければ、可能な限り修正対応いただけますでしょうか。1 週間とか、おおよその目安を言っていただけますでしょうか。

**【事務局】**

今週、庁内の会議にかけまして、6 月の第 2 週目から議会のほうに説明しますので、1 週間程度で、6 月 5 日までに御意見をいただけるとありがたいです。

**【会長】**

非常にタイトなスケジュールでございますので、委員の皆様には、お気づきの点がございましたら、1 週間以内にできるだけ早い段階で、事務局にお知らせいただくようお願いいたします。御意見がパブコメ原案に反映できるかどうかは、事務局に一任していただきたいと思いますが、どういった御意見が出されたかについて、後日報告いただきたいと思っております。

**【事務局】**

今回のパブコメ案として、市民の皆様には御意見を聞き、出てきた意見に対して、修正なり変更なりをして、計画策定となりますので、パブコメ案に入れないといけない案については、6 月 5 日までにいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【会長】

委員の皆様もそのように御理解いただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

時間も押していますので、5つ目の議案の「草津栗東くるっとバス大宝循環線の守山市延伸について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい。それでは議第5号「草津栗東くるっとバス大宝循環線の守山市延伸」について、資料に基づき説明させていただきます。こちらは協議会規約第18条第5号の規定に基づき、承認を求めるものであります。

2ページをご覧ください。こちらは現在の草津栗東くるっとバス大宝循環線の路線図です。大宝循環線の概要、守山市延伸についての経過について説明させていただきますと、草津駅から草津ハートセンターや富田クリニックをつなぐ路線となっており、平成25年10月より栗東駅へつなぐ路線として現在も運行している路線となっております。そのような中で、平成29年に守山市の方から、市の高齢者の移動支援対策として、市域内のバスが運行していないエリアがあるとのことから、当該路線の守山市延伸についての相談がございました。このことを受けて、昨年度より草津市、栗東市、守山市の3市で協議を行い、実際に当該路線を運行いただいている近江鉄道に、運行できるかどうかを相談しながら、延伸ルートを検討してまいりました。この度、近江鉄道にも了承をいただき、当該路線を3ページのように延伸することで3市と近江鉄道で方針が固まった次第です。

具体的なルートとしましては、「大宝郵便局西」を守山方面へ延伸し、「北中小路」、「二町」、「古高工業団地」、「守山南中学校」、「市立図書館」、「成人病センター」、「守山市役所」を經由して「守山駅西口」まで延伸するルートとなっております。この資料では、いま申し上げました停留所だけとなっておりますが、当該路線の中で、既存のバス路線の停留所にも併せて停留所を設置するかどうかという点について、現在、守山市と近江鉄道とで調整を進めているところであり、具体的な運行ダイヤについても現在調整中であります。

また、現在、大宝循環線は5便のダイヤで運行しておりまして、当該路線を延伸することで1便あたりの時間が長くなりますが、5便の便数は確保したままの延伸を行うべく協議を進め、その結果、現行の「栗東駅西口」から「栗東駅東口」までの区間を通らないルートとすることとなりました。このことについては栗東市も了承いただいております、栗東市と守山市におかれましては、来週、各市町の協議会で当該路線の延伸について協議されるということです。

大宝循環線の延伸に伴い、草津市内の停留所の位置が変更となることはありませんが、まだ具体的な停留所位置や運行ダイヤが確定しておりませんので、具体的には次回の協議会の中で審議いただければと考えておりますが、延伸に伴う影響が本市にもございますことから、延伸することについて承認いただきたいものであります。資料5の説明について

は以上であります。御審議賜りますようよろしくお願いいたします。

【会長】

委員の皆様、何か御意見はございますでしょうか。

【委員】

今回は守山市の要望が強い延伸ということで、委員の皆様にも知っていただきたいんですが、バス事業者としては、定時制が欠けるとか、バスターミナルの運用などで困っております。草津駅西口におきましても、野村運動公園が工事をしている影響で、バス置場がなく、どの駅も飽和しているという実態があります。先程の交通網形成計画で言っていただきましたが、中長期スパンをもう少し早い段階で、いろんな施策について、行政の力をいただきたいと考えておりますので、対応の程をお願いしたいと思います。

【会長】

他にございますでしょうか。それでは意見のほうも出尽くしたようですので、この第5号議案について、委員の皆様の御承認をいただけますでしょうか。

【委員】

(異議なし)

【会長】

はい、承認させていただきます。

少し長くなりましたが、これをもちまして議事は終了いたします。

それでは事務局に進行をお返しいたします。

【事務局】

会長様、議事進行ありがとうございました。また委員の皆様には、活発な御意見をいただきましてありがとうございます。それではこれをもちまして、第17回草津市地域公共交通活性化再生協議会・通常総会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。