

第 2 5 回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和 4 年 9 月 2 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第25回 草津市地域公共交通活性化再生協議会 会議録

■日時：

令和4年9月2日（金）10時00分～11時10分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：20名（順不同）

塚口委員、福島委員、奥田委員（保田代理）、加藤委員、辻委員、南委員、宮下委員、北村委員、喜多委員、大西委員、山口委員、松尾委員、谷口委員、前野委員、妹尾委員、野口英樹委員、木村委員（森下代理）、永池委員（江南代理）、寺田委員（太田代理）、打田委員（島田代理）

■欠席委員：8名（順不同）

樽井委員、池崎委員、野村委員、田中委員、野口明委員、古澤委員、野田委員、林委員、

■事務局：

一浦副部長、福留課長、三浦課長補佐、長尾係長、河村主任、中井主事

■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】

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協議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、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。当協議会の委員現在数は 28 人でございまして、本日の会議の出席委員数は 20 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 7 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、当協議会規約第 17 条第 1 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。

傍聴者につきまして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、御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、この度、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。

本日の会議の資料は、次第、委員名簿、協議会規約、協議会設置要綱となっております。

会議資料に一部誤りがありましたので、机の上に差替え資料を置かせていただいております。お手数ですが差替えのほうよろしくお願いいたします。

本日の会議の資料ですが、資料 1 が議第 1 号に関する資料、資料 2 が議第 2 号に関する資

料、資料 3 が議第 3 号、資料 4 が議第 4 号、資料 5 が報告案件に関する資料、資料 6 がその他案件に関する資料となっております。

なお、皆様の机の上に、委員名簿、席次表、参考資料としてまめタクマップおよびまめバスマップを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。議事進行につきまして、当協議会規約第 1 5 条第 2 項の規定に基づき、当協議会会長をお願いしたいと思います。会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

【会長】

これから、議案の審議に入ります前に、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、恐縮でございますが、選任された委員をお願いしたいと思います。

それでは、それぞれの案件の審議に入ります。

2. 議事

【会長】

まず、議第 1 号「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正について」、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、議第 1 号「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正について」、資料に基づき私から説明させていただきます。

議第 1 号につきましては、「草津市地域公共交通活性化再生協議会設置規約の改正について」、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 1 9 条第 1 号の規定に基づき、承認を求めるものでございますので、よろしくお願いいたします。

まずは議第 1 号の表紙をめくっていただき、「資料 1－1」を御覧ください。

規約の改正につきましては、令和 2 年 1 1 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されたことに伴い、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」へ名称が変更され、当協議会の委員委嘱に係る運用の見直しを行うため、所要の改正を行うものでございます。

改正内容につきましては、7 点ございます。次の「資料 1－2」を御覧ください。

1点目は第3条に規定する「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」に改め、「網形成計画」を「交通計画」に改めるものでございます。

2点目は第4条第1号から第3号に規定する「網形成計画」を「交通計画」に改めるものでございます。

3点目は第5条に規定する「草津市長が委嘱し、または任命」を「草津市都市計画部長が依頼」に改めるものでございます。

4点目は第5条第2号に規定する「網形成計画」を「交通計画」に改めるものでございます。

次に「資料1-3」を御覧ください。5点目は第7条第1項に規定する「2年とする」を「2年以内とし、再任を妨げない」に改めるものでございます。

6点目は第12条第1項に規定する「2年」を「2年以内」に改めるものでございます。

7点目は第22条第3項に規定する「記名押印」を「署名」に改めるものでございます。

次に「資料1-4」を御覧ください。この規約の施行日につきましては、令和5年4月1日といたします。

引き続きまして「資料1-5」を御覧ください。

各要綱の改正につきましては、「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約」の委員に関する規定を改正し、委員委嘱に係る運用の見直しを行うことから、当該規約に関連する「草津市地域公共交通活性化再生協議会設置要綱」、「草津市地域交通会議設置要綱」、「草津市有償運送運営協議会設置要綱」についても同様の見直しを行うものでございます。

次の「資料1-6」から「1-8」を御覧ください。改正内容については、各要綱とも第3条に規定する「市長が委嘱し、または任命」を「都市計画部長が依頼」に改めるものでございます。

各要綱の施行日については、令和5年4月1日とするものでございます。

なお、当該要綱に関しましては、本市で定めている要綱であるため、当協議会において承認をいただくものではございません。当協議会で承認いただくのは、「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正について」となります。

以上、議第1号「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正について」の説明を終わらせていただきます。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した。ただいまの説明について、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。

それでは第1号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、2つ目の議事であります「デマンド型乗合タクシー「まめタク」草津駅接続路線について」、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、議第2号「デマンド型乗合タクシー「まめタク」草津駅接続路線」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。

議第2号につきましては、デマンド型乗合タクシー「まめタク」草津駅接続路線の本格運行移行への判断基準について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第18条第4号の規定に基づき、承認を求めるものでございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議第2号の表紙をめくっていただき、「資料2-1」を御覧ください。

「まめタク」草津駅接続路線の実証運行については、令和4年5月30日に開催した草津市地域公共交通活性化再生協議会において、御承認をいただいたところではありますが、今回は、当該路線を本格運行移行するための判断基準と前回御承認いただいた内容から一部変更点がございすることから、その点も含めて御審議いただきたいと考えております。

まず始めに、当該路線を本格運行へ移行するための判断基準につきましては、令和5年1月から6月までの6ヶ月間の各路線の運行率が「25%」を超えた場合は、本格運行への移行について検討を行います。が、「まめタク」を草津駅へ接続することは、既存の公共交通への影響が大きいことから、本格運行移行については、利用者の声を聞きながら、事業者や関係機関と十分に協議を行い、最終的な判断を行います。

次に、「資料2-2」を御覧ください。運行率の考え方としては、既存路線と同様に2日で1便の利用を想定しております。既存路線の運行は2日で16便、草津駅接続路線の運行は2日で4便であるため、2日に1便運行する場合の運行率は、既存路線が6.25%、草津駅接続路線が25%となります。が、草津駅接続路線の運行については、地域からの要望が多く、既存路線よりも利用が見込まれるものと考えております。

次に、「資料2-1」を御覧ください。運行概要につきまして簡単に御説明させていただきます。

路線名につきましては、地域からの意見を踏まえ、「山寺新田北線」を「草津駅山寺新田線」に、「茨谷線」を「草津駅馬場線」に変更します。実証運行期間につきましては、「令和4年11月30日から令和5年9月30日まで」としておりましたが、本格運行移行への準備期間等を考慮し、「令和4年11月30日から令和5年11月29日まで」に変更します。

次に、運行ルートおよび停留箇所数につきましては、「資料2-3」を御覧ください。

「草津駅山寺新田線」は、既存路線の「青地笠井線」および「山寺新田線」内の停留所を経由し、草津駅へ接続するルートで、停留箇所数は10箇所となっております。

また、「草津駅馬場線」は、既存路線の「追分線」、「馬場線」および「岡本線」内の停留所を経由し、草津駅へ接続するルートで、停留箇所数は16箇所となっております。が、いずれの路線も既存路線の一部停留所には停車しません。

次に、運行日と便数につきましては、運行日は、既存路線と同様に、月曜日から金曜日の平日となり、運行便数は、各路線午前1便、午後1便で、午前便は各停留所から草津駅に向かい、午後便は、草津駅から各停留所に向かいます。

最後に運賃につきましては、各停留所から草津駅まで行く場合は500円、各停留所間の場合は、200円とします。現在、まめタクを利用して草津駅に行く場合は、路線バスに乗

り換える必要があり、乗換割引を利用すると運賃は330円となります。

当市といたしましては、基本的には、既存の公共交通機関を利用していただくべきだと考えており、今までまめタクから路線バスへ乗り換えて、草津駅へ行っていた方が、安易に草津駅接続路線の利用に切り替わらないよう、料金面で差別化が必要と判断しましたことから、今回、500円という料金設定に設定したものであります。

事務局からの説明は以上となります。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した。ただいまの説明について、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】

料金についてですが、500円は高いと思うのと、既存バスへの乗り換えですが、車いすで既存バスへの乗り換えは可能でしょうか。リフト付きバスが既存路線で走っているのか、低床バスが走っているのか、また、乗り換えが出来ないのであれば、まめタクを利用するしかないが500円は高いのではないのでしょうか。

あと、まめタクを草津駅に接続することでどのくらいの影響があるのか教えていただきたいと思います。

【事務局】

草津駅までの利用料金は、500円ですが、障害者割引で既存路線のまめタクと同様に半額になります。まめタクから帝産バスに乗り換えて草津駅まで行く場合、まめタクで追分口までが200円、帝産バスで追分口から草津駅までが230円となっており、乗換割引で100円割引されますので、330円になります。また、市としては、基本的には既存路線を利用していただくことを想定しており、高齢者の方や障害をお持ちの方で、乗り換えの負担が大きい等の理由でバスを利用できない方が、草津駅まで行くことができる路線として設定させていただきました。500円が高いかどうかは、現段階では判断できませんが、実証運行期間中に利用者等の意見を聞きながら判断していきたいと考えております。

既存の公共交通への影響については、現段階でどのくらいの影響があるかわかってない状況ですので、今回実証運行期間の中にタクシー事業者やバス事業者にどのような影響があるのかをしっかりと見ながら、本格運行に移行する際は、便数や運賃についても検討していきたいと考えております。

【会長】

車いす利用者が乗り換えて、帝産バスに乗り換えは可能でしょうか。つまり、リフト付きバスが運行しているのでしょうか。

【事務局】

帝産バスの全車にリフトが設けられているかは把握しておりません。

【委員】

机上で想定されて、影響が出るという話ですが、それでは説得力がないのですが、これから検証していかれるという理解でよろしいですか。

【事務局】

実証運行期間の1年間でしっかり検証をしていきたいと考えております。

【委員】

1日往復で2便、それでは車いすに乗っている者の行動の自由、移動の自由がかなり制限されるのですが、それはどうお考えなのでしょうか。

【事務局】

各路線、午前1便、午後1便としているのは、タクシー事業者等と協議をする中で、既存路線に影響がない便数を設定しております。

【委員】

まめタクを何のために走らせることになられたのかという根本的を考えていただきたいです。高齢者、障害を持っている方の移動制限を少なくするのが根本的な趣旨だと思います。根本的なまめタクの意義を考えると、しっかり精査していただいて本数を決めていただき、タクシー業者とかだけの話し合いではなく、この協議会で決めるべきだと思います。いかがですか。

【事務局】

従来まめタクは地域内だけの移動手段、特に生活拠点、平和堂、市のまちづくりセンターを移動できるようにするのが目的であり、実証運行期間中に地域の皆様から、駅まで何とか繋がられないかという御意見を賜った中で、帝産バス等の既存路線の影響を考慮しながら、駅までのルートで検討させていただきました。今まで基本的に駅まで直接行けませんでした。今回新たに駅接続路線を作ったという観点で御理解いただきたいと思います。きめ細やかな公共交通という観点からは直接駅に行けるということは非常に大事だと思うんですが、一方で既存の交通事業者への影響を考慮しつつ、地域の皆様からの要望で駅接続路線を新たに開拓したというのは大きな一歩だと考えております。まずは、実証運行期間中に地域の声、委員の皆様、また利用者の皆さんの御意見もしっかりお聞きした中で、今後の運行等を判断していきたいと思いますので、まずは駅接続路線という新たな移動手段を確保した

という点で御議論賜ればありがたいと思いますのでよろしくお願いします。

【委員】

御説明の意図、今後の展開とか理解はしていますが、既存の路線への影響ではなく、既存の路線バスもまめタクも両方の利便性を上げていくべきだと思います。どちらかに遠慮してこれくらいにしましょうではなく、両方が利便性を上げることで地域の公共交通が良くなっていくと思います。利便性が高ければみんな使います。

【事務局】

まず、民間事業者がしっかり公共交通を確保していただくというのが大前提と思っています。民間事業者がしなければ市民の皆さんに税金を御負担いただいて、しっかり確保しなければならない。そのバランスを考えると、まずは民間事業者がサービス向上を行っていただき、それに対しても市はしっかり支援していかなければならないと思います。今回駅まで新たなルートを作った中で、いろんな声が出てくるとと思いますので、そういった声をまた皆さんに御議論いただく場をつくって、どうあるべきかということも含めて議論していきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【会長】

交通事業者の皆さんから何か御発言ございますか。

【委員】

特にございません。

【会長】

あらかじめ十分に議論をしていただいていると理解しておりますが、実証運行中に色々課題を見つけ出していくと、これが重要でございます。いろいろな方が出来るだけ自由に移動できるようにしていくというのが基本でございます。ただし、財政的な制約もあろうかと思しますので、いろんなバランスをとった施策を市の方では取っていただけないかと思えますし、利用者にとっても出来るだけ公共交通を使っていただくことが大切だと思います。しっかりと確認できるデータをきちっと取ってください。その後どのような結果になったかというのをここで御説明いただいて、皆さんが納得できるような今後の在り方を探っていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

ただいまの説明について、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。

それでは第2号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、3つ目の議事であります「コミュニティバス「まめバス」事業について」、

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「コミュニティバス『まめバス』事業」につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

議第3号につきましては、「まめバス『草津駅下笠線』の目標利用者数の変更」、「まめバス『商店街循環線』の停留箇所数等の変更」および「まめバス『危険なバス停』の対応」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4号の規定に基づき、承認を求めるものでございますので、よろしくお願いいたします。議第3号の表紙をめくっていただき、「資料3」を御覧ください。

まずは、「まめバス『草津駅下笠線』の目標利用者数の変更」について、御説明させていただきます。

まめバス「草津駅下笠線」については、令和3年11月1日から実証運行している路線であり、目標利用者数の達成を本格運行に移行するための基準としております。草津駅下笠線の目標利用者数については、前回の協議会にて新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して再設定しましたが、現在、新型コロナウイルス感染症を想定した生活様式が定着しており、コロナによるバス利用者への影響が小さくなっていることから、実態に即した目標利用者数を設定するため、達成率を令和4年7月までの直近の実績で算出し、目標利用者数の見直しを行います。資料上側に記載している表を御覧いただきますと、表の1行目には第3クールの目標利用者数、2行目には令和3年8月から令和4年7月までの利用実績、3行目には、第3クール目標利用者数に対する直近の利用実績の達成率を記載しております。なお、大宝循環線は、平成30年10月から路線を延伸していることから、平成30年10月から令和2年9月までの2年間の平均値を採用しております。

各路線における目標利用者数の達成率の平均は92%となっており、前回御説明させていただきました84%から値が上昇していることから、コロナによるバス利用者への影響が小さくなったものと考えております。

資料真ん中の表を御覧ください。前回は、当初の目標利用者数に、令和3年9月時点における各路線の目標利用者数達成率の平均84%をかけて算出しておりましたが、コロナの影響が小さくなっている直近の実績で求めた達成率の平均92%をかけることで、実態に即した3,950人を目標利用者数として、再度、設定したいと考えております。

資料下側の表を御覧ください。実証運行期間中の利用状況については、令和3年11月から令和4年7月までで、運行便数1,090便、利用者数は2,967人となっており、1便当たりの乗車人数は2.72人となります。これは、再設定した目標利用者数における1便当たりの乗車人数2.70人を超えており、9月10月の目標利用者数を達成する見込みであることから、令和4年11月1日より本格運行に移行させていただく予定です。

「まめバス『草津駅下笠線』の目標利用者数の変更」についての説明は以上になります。

次に、「まめバス『商店街循環線』の停留箇所数等の変更」について、御説明させていただきます。ページをめくっていただき、「資料3-2」を御覧ください。

まめバス「商店街循環線」の停留箇所数については、令和4年5月の協議会にて承認をいただきましたが、今回、停留箇所数および運行ダイヤを変更します。

停留所については、前回時点で「大路」停留所の移設を検討しているとしておりましたが、移設先の周辺施設の了承が得られなかったことから、移設を取りやめ、当該停留所を廃止します。また、廃止に伴い、運行ダイヤを見直します。詳細については、「資料3-4」、「資料3-5」、「資料3-6」に記載しておりますが、後ほど御説明させていただきます。

次に、目標利用者数の変更について、御説明させていただきます。資料裏面の3-3を御覧ください。資料商店街循環線の現状の目標利用者数は、令和3年9月における各路線の目標利用者数の達成率84%を当初の目標利用者数10,070人にかけることで算出しておりますが、先ほども述べた通り、現在、コロナを想定した生活様式が定着してきており、コロナによるバス利用者への影響が小さくなっております。

このことから、商店街循環線における目標利用者数の達成率86%を令和4年7月までの直近の実績で算出することで、目標利用者数を再設定します。

下側の表を御覧いただきますと、前回の目標利用者数の設定では、令和3年9月時点における各路線の目標利用者数達成率の平均84%をかけて算出しておりましたが、直近の実績で求めた商店街循環線における達成率の平均86%をかけることで、実態に即した値9,160人を目標利用者数とします。

なお、前回の新設する停留所分の利用者数を加える際に、12便中6便の半分しか新設する停留所には運行しないことを考慮できておりませんでした。今回の変更に合わせて考慮いたします。

「資料3-4」を御覧ください。こちらは前回の協議会での運行経路の変更案となっております、「大路」停留所の移設を検討しておりました。しかし、移設先の周辺施設の了承が得られなかったことから、移設を取りやめ、当該停留所を廃止します。

「資料3-5」を御覧ください。こちらが、最終の商店街循環線の運行ルートとなります。「大路」停留所が廃止になったことによる運行ルートの変更はなく、その他のルートについても前回の協議会で承認をいただいたものからの変更はありません。

「資料3-6」を御覧ください。こちらは前回と今回の時刻表となっております。前回からの変更点として、停留箇所数が1つ減り、時刻表における「大路」停留所のダイヤを削除します。なお、大路停留所の削除による時刻表の変更はありません。まめバス商店街循環線の停留箇所数の変更についての説明は以上になります。

最後に、「まめバス『危険なバス停』の対応」について、説明させていただきます。

「資料3-7」を御覧ください。危険なバス停につきましては、信号のない横断歩道付近に設置されており、バスの停車によって横断歩道者がバス車両の死角に入ってしまうような、周辺の交通安全に悪影響を及ぼす可能性のあるバス停のことであり、危険度によってAランク、Bランク、Cランクと区別されております。まめバス路線における危険なバス停の数は、商店街循環線で4か所、草津駅医大線で27箇所、山田線で2箇所、笠縫東常盤線で2箇所となっており、今回対応するのは資料下側の表に記載されている8箇所であります。

次のページより、各バス停の対応方針について御説明させていただきます。

「資料3-8」を御覧ください。商店街循環線のグリーンピア東口停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、南側に10メートル程度移設をする予定をしております。

「資料3-9」を御覧ください。草津駅医大線のピースタウン北口停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、移設に向けて地域と調整を行いましたが、移

設先の沿線住民の了承が得られず、交差点から5メートル以上離れる移設先がありませんでしたことから、廃止といたします。なお、バス停の廃止については、地域の承諾を得ております。

「資料3-10」を御覧ください。草津駅医大線の大塚団地停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、北東側に40メートル程度移設をする予定をしております。

「資料3-11」を御覧ください。草津駅医大線の下北池北口停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、南側に6メートル程度移設をする予定をしております。

「資料3-12」を御覧ください。山田線のレークサイドタウン停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、北東側に15メートル程度移設をする予定をしております。

「資料3-13」を御覧ください。山田線の陽の丘団地停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、東側に30メートル程度移設をする予定をしております。

「資料3-14」を御覧ください。笠縫東常盤線の常盤東総合センター停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、東側に10メートル程度移設をする予定をしております。

最後に、「資料3-15」を御覧ください。笠縫東常盤線の吉田三大神社停留所については、交差点に車体がかかるBランクであることから、北側に10メートル程度移設をする予定をしております。

議第3号「コミュニティバス『まめバス』事業」につきまして、事務局からの説明は以上になりますので、御審議賜りますようお願いいたします。

【会長】

まめバス事業についていくつかの変更事項がございまして、これについて御説明いただきました。皆様の方から御質問、御意見ございましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

全般の見直しについては、異存はございません。意見というか、感想を伝えさせていただきます。

先日、まめバスの停留所に車いすの方と御家族の方が乗降されるところを拝見することがありまして、その際に運転手の方が非常に丁寧に対応されておられた。リフトから降りる時の安全確認、降りられてからの安全確認、本当に丁寧でした。狭い道を運転していただき、神経を使われている中で、バス会社や運転手へ改めてフィードバックをしていただきたいと思います。いろんな行動に制限を受けられる方への交通手段の一つとして、特にまめバスは車いすの方も利用でき、それが約10年近く経って定着してきたこと。停留所の移動についても住民の方の御理解が随分していただけたようになったと思います。住民自身の中の

理解と協力と交通事業者の努力、運転者への教育というものが10年くらい前から、非常に課題に挙がっていたかと思いますが、それが定着してきた中で、こういう見直しをしていたくことは、さらに住民の皆さんに公共交通の在り方や大事なものを知っていただく良いきっかけになったと思います。実証運行ではいろんな事を見直しながら精査をし、目標を整理していただいて、それをチェック項目としていただいた方が良いと思いますし、数字だけではなくて実証運行期間中に何を見るのかというのをはっきりさせていただきたいと思います。

【会長】

実証運行期間中に何を調べるのか、十分に検証や検討して、実証運行に入っていただきますようお願いいたします。

それからもう一つは、お褒めの言葉をいただいたわけですが、まめバスやまめタク等の色々事業を展開していただいている事業者に対しても、お褒めの言葉があったことをどんな形であっても伝えていただきたいと思います。お褒めの言葉があったことを会社やドライバーの皆さんにも、これだけ皆さん信頼されて感謝されてますと、一言言っていただくだけで大分違うと思うので、出来るだけそういう方向で進めていただきたいと思います。

【委員】

今の議事の中で、まめバス事業の危険なバス停対応の話を事務局からしていただきまして、危険なバス停の案件は、民間バス事業者も同様の状況でして、危険なバス停を対応するには限界があり、何とか市や関係機関の御力添えをしていただきたいと思います。

【事務局】

公共交通は、市民の皆様が移動しやすくしていくのがベースにあり、安心安全で乗っていただくというのは非常に大事だと思います。今回職員が頑張って危険なバス停の対応のためにいろんな地域を回っていただいて、何箇所かの改善にはなりましたが地域の皆様の御理解もいただきました。安全安心に公共交通が利用できるよう精査し、市も事業所も協力していくべきと考えておりますことから、安全安心で皆様の移動手段が確保できるような理念を掲げながらやって行きたいと思います。

【委員】

非常にお力強い御言葉いただいたのですが、具体例を言いますとうちも1箇所停留所を動かすのに、例えば離れたところには縁石があると、縁石や植栽を切るとか、その費用がかかる。朝は乗っているけど昼間は乗ってないというような赤字路線に投資するだけの体力もないですので、そういう後押しをよろしくお願いしたいと思います。

【委員】

この危険なバス停の関係は、今回まめバスということで市の方が一生懸命動いていただいておりますが、民間路線バスのバス停も同様に地域住民の御理解が必要になってきます。元々バス停があったところに横断歩道が出来たというのが多くあり、歩行者や停車中のバスを追い越す車についても注意していただかないと、事故は無くならないと思います。その辺の注意喚起というのも私どももさせていただきますし、事業者や市も一緒に周知していただければと思います。

【会長】

他にございませんでしょうか。

それでは第 3 号議案は承認とさせていただきます。

それでは 4 つ目の議事でございます。「まめバス事業に係る地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書の変更内容について」事務局から御説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

それでは、議第 4 号「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書の変更内容」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。

議第 4 号につきましては草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 1 8 条第 5 号の規定に基づき承認を求めるものでございますので、よろしくお願いいたします。

まず、資料をめくっていただきまして、「資料 4－1」を御覧ください。

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書の変更内容についてですが、経過といたしまして、まめバス事業は、国庫補助金の交付を受けて運行しており、令和 4 年 5 月 3 0 日に開催させていただきました「第 2 4 回草津市地域公共交通活性化再生協議会」において、令和 4 年 1 0 月 1 日から令和 5 年 9 月 3 0 日までの地域内フィーダー系統確保維持計画の申請内容を委員の皆様へ承認いただき、令和 4 年 6 月 2 8 日に当該計画の申請書を国土交通省大臣宛に提出いたしました。6 月 2 8 日に提出した申請書類につきましては、国土交通省滋賀運輸支局様と調整する中で、表 1 および表 6 の内容に指摘がありましたので、一部変更し提出するものであります。

申請書の変更内容についてですが、「資料 4－3」、「資料 4－4」を御覧いただきますと、赤色の枠と青色の枠で変更部分を分けております。赤色の枠は、滋賀運輸支局様と調整する中で修正した部分で、青色の枠は、今回の協議内容を踏まえて変更する部分で分けております。「資料 4－3」、「資料 4－4」を御覧いただきながら説明させていただきます。表 1 は、令和 5 年度から令和 7 年度までの運行系統名や計画運行回数等について記載されており、

「資料4-3」の左側が当初の申請内容で、右側が修正後の申請内容となっております。

変更内容について、まず山田線は、令和7年度の計画運行回数を変更。草津駅下笠線は、令和5、6、7年度の系統キロ程を変更。商店街循環線は令和7年度の計画運行回数を変更しております。これは滋賀運輸支局様と調整する中で、運行回数の積算方法に誤りがあったことなどから修正したものであります。草津駅医大線は、系統キロ程を変更しており、これは、先ほど議第3号の中であった停留所の廃止に伴うものであります。

次に、「資料4-4」を御覧いただきますと、表6につきまして、令和5年度から令和7年度までの車両取得に係る運行の用に供する補助対象系統名や補助対象車両の種別等について記載されており、「資料4-4」の左側が当初の申請内容で、右側が変更後の申請内容となっております。

変更内容について、草津駅下笠線は、車両の購入年月を変更しており、現時点においてバス車両を発注して納品できる年月に変更しております。商店街循環線は、補助対象系統名、補助対象車両種別等を変更しており、これは、商店街循環線の運行経路変更により、運行経路が2つに分かれることに伴うものであります。草津駅医大線は、令和5年度の運行の用に供する補助対象系統名から「購入年月が平成30年2月と平成30年3月の車両」を追加させていただいておりまして、令和7年度の運行の用に供する補助対象系統名から「購入年月が令和2年4月の車両」を追加しております。これはそれぞれの車両が令和5年度、令和7年度も補助対象期間に含まれていることから、追加したものであります。

事務局からの地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書の変更内容の説明につきましては以上になります。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、御質問、御意見ございましたら承りたいと思いますがどうでしょうか。

申請内容、かなり細かい点が変更点になっておりますが、皆様方よろしいでしょうか。

第4号議案は承認ということにさせていただきます。

3. 報告

【会長】

一応承認案件は全て終了いたしました。続きまして報告案件がございます。
「デマンド型乗合タクシー『まめタク』既存路線の本格運行移行について」事務局からよろしくをお願いします。

【事務局】

それでは報告案件「デマンド型乗合タクシー『まめタク』既存路線の本格運行移行」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。

報告案件の表紙をめくっていただき、「資料5-1」を御覧ください。

「まめタク」既存路線につきましては、令和4年11月30日から本格運行します。

本格運行への移行にあたっては、「資料5-1」の下段に記載の見直し基準に基づき、令和4年6月から8月までの3ヶ月間の各路線の運行率によって、本格運行移行後の運行便数の見直しを行うこととしており、全路線において運行率が4.5%を超えたことから、令和4年11月30日以降も全路線、現状と同様の1日8便で運行します。

利用実績につきましては、令和4年6月1日から8月15日までのものとなりますが、この時点で全路線において運行率が4.5%を超えております。

次に、「資料5-2」を御覧ください。

参考で、令和3年4月から令和4年5月までの利用実績を記載しております。

令和3年度は、全体の運行率が6.58%、令和4年度4月から5月までの全体の運行率が9.62%と利用者は増加しております。6月には全体の運行率が過去最高の12.6%となったところであり、利用者が増加している要因としては、地域が中心になり、利用促進の取組を行っていただいたことが大きな要因と考えております。

今後につきましても、引き続き地域と連携しながらまめタクの利用促進に努めてまいりたいと考えております。

【会長】

報告事項でございますが、皆様の方から何か御意見、御質問ございましたら承りたいとおもいます。特に御発言ないようでございますのでしょうか。

最後に「地域連携サポートプラン協定の締結について」事務局から説明をお願いします。

4. その他

【事務局】

はい、議長。それでは、その他案件の「地域連携サポートプラン協定の締結について」説明させていただきます。

令和2年度に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。現在の地域公共交通網形成計画については、経過措置により、改正後の地域公共交通活性化再生法における地域公共交通計画とみなされますが、令和5年度中には、地域公共交通網形成計画を策定する必要があります。基本的には、現在の地域公共交通網形成計画を踏襲して地域公共交通計画を策定する予定ですが、策定にあたっては、現状を踏まえた課題整理、交通事業者との調整などが必要であります。

また、近畿運輸局では、地域の公共交通に関する課題解決を支援するために「地域連携サポートプラン」を実施されておりますことから、地域公共交通計画の策定を円滑に進めていくために、今年度、近畿運輸局と本市で「地域連携サポートプラン協定」を締結する方向で調整を進めております。協定を締結することで、近畿運輸局と本市が連携して地域公共交通に関する現状把握、意見交換、これらを踏まえた課題の整理等を行い、本市が近畿運輸局から課題解決に関する提案書の交付を受けることになります。

提案いただいたことは、今後の様々な取組みに活用できるものであり、また、提案の実現に向けたフォローアップも行っていたことから、本市にとってのメリットは大きいものと考えております。今後は、令和4年10月26日に「地域連携サポートプラン協定」の締結式を実施し、近畿運輸局から課題解決に関する提案書の交付を受ける予定であります。

事務局からの説明は以上になります。

【会長】

支局の方で何か、これについて補足説明はございますか。

今後、御説明の通り活発な活動が行われるかと思います。

それでは審議案件の4つと、報告案件等と御意見を求めたところですが、他に皆様方で、お話していただくことがあればと思いますが、よろしいでしょうか。

特に無いようでございますので、わたくしの役目はこれで終わらせていただきます。事務局にお返しいただきます。よろしくお願いいたします。

5. 閉会

【事務局】

会長、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 2 5 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。みなさまどうもありがとうございました。

議事録署名人

.....

.....