

第 2 6 回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和 5 年 2 月 2 2 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第26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5年2月22日（水）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（宮田代理）、加藤委員、辻委員、南委員、宮下委員、北村委員、喜多委員（長瀬代理）、布施委員、山口委員（辰野代理）、糸委員、野口明委員（藤田代理）、前野委員、野田委員、妹尾委員、野口英樹委員、木村委員、永池委員、寺田委員、打田委員

■欠席委員：8名（順不同）

樽井委員、奥田委員、池崎委員、古澤委員、野村委員、松尾委員、谷口委員、林委員、

■事務局：

松尾部長、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：

1名

■傍聴者：

0名

1. 開会

【事務局】

～開会～

【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。

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、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、席次表、協議会規約、協議会設置要綱、

- ・資料1が議第1号に関する資料
- ・資料2が報告1に関する資料
- ・資料3が報告2に関する資料
- ・資料4が報告3に関する資料となっております。

参考資料として「まめタクマップ」および「まめバスマップ」となります。

なお、皆様の机の上に、本日滋賀運輸支局から「その他案件」として御説明をいただきます資料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15条第2項の規定に基づき、当協議会会長に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】

それでは、私の方で進行させていただきたいと思いますが、議案の審議に入りますが、その前に、当協議会規約第22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、選任された委員にお願いしたいと思います。

それでは、議案の審議に入ります。御審議いただく案件は1件でございます。

2. 議事

【会長】

まず、議第1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「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、資料に基づき説明させていただきます。

表紙をめくっていただき、資料1を御覧ください。

それでは、まず、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、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9月2日に開催させていただきました「第25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10月1日から令和5年9月30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10月17日に当該計画の変更申請書を国土交通省大臣宛に提出いたしました。

今回の変更内容としては、当初購入予定であったバス車両（日野自動車ポンチョバス）が、エンジン不正問題の影響で生産が中止となり、代替車両（三菱ふそうローザバス）の購入手続きに時間を要したことから、バス車両の種別および購入年月が変更となったものであります。

申請書の変更内容については、表6「車両の取得計画の概要」内のバス車両種別および購入年月の変更となっており、詳細は資料1の2で御説明させていただきます。

表6は、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1の2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、草津駅下笠線のバス車両種別および購入年月を変更しており、購入年月の変更に伴い、令和5年度の表6から草津駅下笠線の欄を削除しております。

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】

それでは、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】

ノンステップから小型車両に変わっているのですが、これは致し方ないのでしょうか。

【事務局】

当初購入予定であった車両はノンステップ型でありましたが、代替車両を探すとなった時にノンステップ型の車両がボンチョバス以外にありませんでしたので、ノンステップバスではないローザバスの方を採用させていただきました。

【委員】

わかりました。

【会長】

御利用者には御不便をおかけするということになるのですが、やむを得ない事情でということでございます。

それでは議題1号は、特に御意見がなければ、承認とさせていただいてよろしいでしょうか。

《異議なしの声》

ありがとうございます。それでは第1号議案は承認とさせていただきます。

議案については1件で以上となります。

3. 報告

【会長】

報告案件が3件ございます。報告案件の1件目であります「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】

はい、議長。

それでは、報告1「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。

報告1につきましては、「まめバス『草津駅下笠線』の本格運行開始」、「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更に係る利用実績」および「まめバス各路線の利用実績」について、御報告させていただきます。資料2の1を御覧ください。

「まめバス『草津駅下笠線』の本格運行開始」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1年間実証運行していた路線であり、これまでも当協議会において、目標利用者数の設定を行ってまいりました。今回、草津駅下笠線の利用実績が目標利用者数を上回ったことから、令和4年11月1日から本格運行に移行いたしました。また、表の1行目に目標利用者数の3,950人、2行目に実証運行期間中の利用実績4,154人を記載しており、最終的に目標利用者数を204人上回りました。

なお、本格運行後の利用実績についても、前年度の利用実績を上回っており、利用者が定着してきていると推測が出来ます。

今後の路線継続基準につきまして、まめバスの路線継続基準では、1クールに1回でも目標を達成することができれば、次のクールも運行を継続することとなっておりますが、令和5年度に策定予定である草津市地域公共交通計画の中で路線継続基準の見直しを行うことから、草津駅下笠線についても、令和5年度の実績を踏まえながら、他のまめバス路線と併せて路線継続基準の見直しを行います。

次に、「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更に係る利用実績」について、御説明させていただきます。資料2の2を御覧ください。

まめバス「商店街循環線」については、令和4年10月1日から、一部の便の運行経路を再編し、要望があった草津学区へ運行しております。

運行経路変更後の商店街循環線を継続して運行するための判断基準は、1年間のバス利用者数としており、令和4年9月2日に開催した協議会において、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、まめバスの各路線の利用実績を勘案して、目標利用者数を9,160人と決めました。

利用実績を御覧いただきますと、令和4年10月から1月までの利用実績を記載しておりますが、運行経路の再編が影響して前年度よりも利用者が減少し、目標利用者数を達成できておりません。

今後の対応につきましては、商店街循環線の利用実績について、地域の方へ周知を行い、利用促進に努めるとともに、アンケート調査を実施し、利用者が減少している原因を調査します。

また、令和5年9月の時点で目標利用者数を達成しなかった場合は、地域やバス事業者と協議を行い、まめタク等の移動手段の確保を踏まえて検討してまいります。

最後に、「まめバス各路線の利用実績」について、御説明させていただきます。資料2の3を御覧ください。

令和3年10月から令和4年9月までのまめバスの各路線の利用実績について記載させていただいております。各路線における利用実績については、「商店街循環線」で9,097人、「草津駅医大線」で39,966人、「山田線」で33,959人、「笠縫東常盤線」で8,019人、「宅屋線」で17,560人、「大宝循環線」で22,736人、そして全体が131,337人でした。

また、参考に令和2年10月から令和3年9月までの利用実績を記載させていただいており、前年と比較しますと、全体で前年度の約115%の利用者数となっていることから、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者が徐々に回復しているものと認識しております。

資料2の4を御覧ください。まめバスにおける目標利用者数について、まめバス路線継続基準では、先程御説明いたしましたとおり1クールに1回でも目標を達成することができれば、次のクールの3年間も運行を継続するものとしており、現在は、令和2年10月から令和5年9月までの第3クール目となっており、第3クールにおける令和3年10月から令和4年9月の2年目で目標利用者数を達成している路線は、「山田線」および「大宝循環線」のみとなっております。

令和4年5月30日に開催の草津市地域公共交通活性化再生協議会において、今後のまめバス路線継続基準については、令和5年度に策定する草津市地域公共交通計画の中でまめバス事業のあり方を検討するとともに、路線継続基準の見直しも行うことから、目標利用者数を変更せず、第3クールの期間を令和6年9月まで1年間延長することで承認をいただいておりますので、今後のまめバスの利用状況等を勘案しながら、地域ニーズに合った路線継続基準の見直しを図ってまいります。

報告1「コミュニティバス『まめバス』事業」については以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。まめバス事業に関して御報告がございました、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】

高齢の利用者が医大病院に行きたいのに、誤って違うバスに乗って総合病院で降りられて、医大病院に行けなかったことがありました。現在、まめバスの車内案内等どのように取り組んでおられるのか、教えてください。

【事務局】

まめバスの運行の周知方法につきましては、車内では音声案内で各バス停名をバス停に到着前に放送しており、他の方法としては、まめバスマップをホームページや医大病院に設置するなど、運行ルート等の周知を行っております。また、今回の御意見を踏まえて、より良い周知方法をバス事業者と検討してまいります。

【会長】

丁寧一言、御声をかけていただいたら利便性の高いバスだと伝わると思いますので、事務局も事業者とコミュニケーションを密に対応していただきますよう、よろしくお願いいたします。

【委員】

コミュニティバスは、単に移動圏を担保するだけでなく、高齢者や障害のある方の社会参加、更に子どもの公共交通機関を理解する教育にもつながる非常に意義があるものであり、利用者だけでなく、市民の方にもコミュニティバスの効果を知らしめるべきと考えております。また、マップや案内版の文字の大きさや明るさなどが見えにくい高齢者や障害のある方等への配慮が必要であり、ピクトグラムによる表示をまめバスだけでなく、バスやタクシー等の公共交通全体で検討するべきと考えております。

最後に、商店街循環線が路線変更により利用者が減ったことについてですが、こういう場合、皆さんアンケート調査を実施されますが、アンケート調査実施前に、目的等十分に見定めてアンケート内容を作成するべきですので、一般市民が答えやすく、問題が浮き出しやすい内容について塚口先生等に相談されながら作成されたら良いと思います。

【事務局】

御意見いただきました、案内版やバス停の表示につきましては、基本的にデジタル化が望まれますが、若者中心の視点が多いので、高齢者等の皆さんに理解されやすい内容で取り組んでまいりたいと考えております。

アンケートの質問内容につきましても、これからアンケート調査を実施させていただく予定をしておりますので、会長にも御相談させていただきながら内容は決めていきたいと考えております。

【会長】

アンケートの設計については両極端の問題点を挙げてみます。一切説明を加えず、「まめバスはどうですか。」という質問内容で、周辺の状況を説明せずにいきなり質問を投げかける場合は、答えにくいという批判的な意見が出てくるでしょう。

一方、まめバスの運用内容等を丁寧に説明していただいた上で回答していただく場合は、

誘導的であるという批判も受けますので、質問内容のバランスが非常に重要となってきます。アンケートの設計者は、何でもいいから意見を聞きたいではなく、目的を達成するために、まめバスの良い部分を書き、良い方への誘導的な引回答になる可能性があります。質問項目に関わるような周辺のことを説明し、かつ露骨にこういう答えが欲しいという方向に誘導するような説明はしないことが大切です。一般的な質問の場合でも、「Aという条件、Bという条件であなたはどう感じられますか」という条件を与えて、その条件におかれた回答を求めることが必要です。アンケート調査の実施には、時間的に余裕がないと思いますが、こういう場で、こういう質問はどうでしょうかということを皆さん合意のうえで実施出来れば、その結果が妥当な内容か判断しやすいので、出来ればこの場で委員の意見を聞きながら実施していただきたいと思います。

【委員】

話が前後し、申し訳ありませんが、御指摘いただいた草津医大線の乗り間違いの件ですが、草津市と協力し、出来るだけ乗り間違いのないような形で取り組んでいきたいと思います。

もう一点ですが、商店街循環の利用実績についてですが、利用者が10月以降減少している状況で、以前までは当該路線は一周15分で運行しておりましたが、再編後は30分になっており、途中の停留所から草津駅に向かう利用者が減っている状況であり、利用者からは所要時間が伸びたので、利用を控えられているという意見をいただいております。

【委員】

草津駅医大線は一番利用者数が多くなっておりますが、目標は達成していないので、そこをどのように判断されるのでしょうか。あと、高齢者の方はこれから増えていくと思いますが、高齢者の増加率をここに判断基準として入れていくのかも気になります。また、まめバスか、まめタクが良いのかという判断基準をはっきりさせて行くべきだと思います。

【事務局】

まめバスの路線継続基準につきましては、地域公共交通計画を来年度に策定させていただく予定でありますので、その中で目標利用者数のみで継続するかを判断していきたいと考えております。また、その際には高齢者の方の増加率を合わせて考えていくのかについても、今後検討してまいります。また、まめバスか、まめタクかの判断を含めた草津市内全域の公共交通の在り方を皆様と一緒に協議等もしてより良い形を作っていけたらいいかなと考えておりますので、今後も御協力をよろしくお願いいたします。

【会長】

多くの意見をありがとうございました。

それでは、次の報告案件2件目である「デマンド型乗合タクシーまめタク事業」について、

事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】

はい、議長。報告案件の2件目「まめタク利用実績」につきまして、資料に基づき私から御説明させていただきます。

それでは、報告2の表紙をめくっていただき、資料3の1を御覧ください。

まず初めに、まめタク「既存路線」の利用実績でございます。

資料3の1の上段には、まめタク「既存路線」の令和4年4月から令和5年1月までの利用者数、下段には、前年度の同期間の利用者数を記載しております。「青地笠井線」は、令和3年の34人から令和4年は154人に増加しております。「追分線」は、令和3年の87人から令和4年は145人に増加しております。「山寺新田線」は、令和3年の117人から令和4年は159人に増加、「馬場線」は、令和3年の221人から令和4年は392人に増加、「岡本線」は、令和3年の21人から令和4年は139人に増加しており、全体の利用者につきましては、前年度比で言いますと222%と倍近い利用者数となっております。

次に、運行便数、運行率でございますが、資料3の2を御覧ください。「青地笠井線」の運行便数は、令和3年の32便から令和4年は142便に増加、運行率も2.4%から8.6%に増加しております。「追分線」の運行便数は、令和3年の57便から令和4年は97便に増加しており、運行率も4.0%から6.0%に増加しております。「山寺新田線」の運行便数は、令和3年の92便から令和4年は129便に増加、運行率も6.2%から7.9%に増加しております。「馬場線」の運行便数は、令和3年の210便から令和4年は362便に増加、運行率も15%から22.5%に増加しております。「岡本線」の運行便数は、令和3年の21便から令和4年は133便に増加、運行率も1.5%から8.3%に増加しております。

次に、資料3の3を御覧ください。

直近3年間の全体の運行率と利用者数でございます。左の表が全体の運行率となっております、令和2年度の運行率が3.8%、令和3年度が6.6%、令和4年度が1月末時点で10.7%と年々運行率が上がっているところであります。

次に、直近3年間の全体の利用者数ですが、令和2年度は運行を開始した11月30日から4ヶ月間の利用者数であります119人となっており、令和3年度が616人、令和4年度が1月末時点で989人と利用者数も運行率と同様に増え続けておりますことから、今年度は2月時点で年間利用者数が1,000人を超えておりますことから、地域住民にとって重要な移動手段となっていることが伺えます。既存路線については、本格運行に移行しておりますが、引き続き運行事業者と連携し、利便性の向上に努めてまいりたいと思います。

資料3の3の中ほどを御覧ください。令和4年11月30日から実証運行を行っております草津駅接続路線の運行実績についてでございます。まめタク草津駅接続路線については草津駅山寺新田線と草津駅馬場線の2路線がございまして、実証運行期間が令和4年11月30日から令和5年11月29日までの1年間となっております。また本格運行への移行を検討する判断基準としては、令和5年1月から6月までの半年間の運行率が25%

以上であれば本格運行への移行を検討いたします。

次に、実証運行開始後の3ヶ月間の利用者数と運行便数を報告させていただきます。

まず初めに、草津駅山寺新田線の利用者数についてですが、11月の運行日は30日の1日だけとなっておりますが、利用者数は一人、12月の利用者数は5人1月の利用者数は5人となっております。

次に、草津駅馬場線の利用者数についてですが、11月の利用者数は0人、12月の利用者数は3人、1月は0人となっております。

続きまして、各路線の運行便数と運行率についてです。草津駅山寺新田線の11月の運行便数は1便、運行率は50%、12月の運行便数は5便で運行率は12.5%、1月の運行便数が5便で運行率が12.5%となっております。草津駅馬場線についてですが、11月が0便、12月が2便、1月が0便となっております。それぞれの運行率は0便の時は0%となっていて、12月は5%となっております。現状では2路線ともに目標運行率を達成していないことから今後につきましては地域や運行事業者と連携し当該路線の周知を行い、利用者数を増やしていきたいと考えております。事務局からの報告は以上になります。

【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】

今後についてですが、町内会の方でまめバスやまめタクを検討するという話を聞いたのですが、老上地区で話は進行しているのでしょうか。

【事務局】

老上地区につきましては、現在、草津駅医大線が運行ルートしており、それより琵琶湖側の方に関してはまめバス等の公共交通が手薄になっており、今後高齢者も増えていきますので移動手段を確保したいという御相談も受けております。まずは、地域として商業施設、病院、駅等のどこに行きたいのかを協議していただき、その要望に基づき地域、行政やバス事業者を含めてまめタクか、まめバスが適しているのかというのを検討していきたいと考えております。

【委員】

町内会と市で協議をされているのですか。

【事務局】

地域からどのように進めたらいいですかとの御相談いただきましたので、まずは地域の

方でアンケート調査などを取っていただいて、目的地をどこにするのかを調査していただくよう依頼はしておりますので、地域からアンケート調査結果等が出てきましたら、今後の調整を行ってまいります。

【委員】

わかりました。よろしくお願いします。

【会長】

他に御発言はございませんでしょうか。

それでは、報告案件の3件目である「『草津市地域連携サポートプラン協定書』締結について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

報告案件の3件目「草津市地域連携サポートプラン協定書の締結」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3の表紙をめくっていただき、資料4の1を御覧ください。

令和4年9月に開催させていただきました協議会の際に、「草津市地域連携サポートプラン協定書」を締結する予定である旨のご案内をさせていただきましたが、令和4年10月26日に近畿運輸局と正式に「草津市地域連携サポートプラン協定書」を締結いたしましたので、改めて委員の皆様へ御報告させていただきます。

今回の協定の目的といたしまして、当市が将来人口減少の局面においても持続可能な都市構造を維持することを目指し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進することで、市民をはじめ、通勤、通学や観光地等で本市を訪れる人も含めて、誰もが自動車に過度に頼ることなく、公共交通を利用しながら安心して歩いて暮らせるまち、また快適さと賑わいを兼ね備え、健幸で暮らせる持続可能なまちの実現及び持続的な地域公共交通に関する課題解決を目指すために、近畿運輸局と当市が連携し、今後、様々な取り組みを進めるものであります。

連携する内容といたしましては、まず、現地調査や交通事業者へのヒアリングによる当市の公共交通に係る現状把握、次に、現状把握を踏まえた課題整理、次に、課題解決に向けてどのような施策等が必要か等を検討し、最終的には近畿運輸局から当市に課題解決に関する提案書を交付していただくものであります。今後は、近畿運輸局からの提案内容も踏まえ、令和5年度中に当市の目指すべき公共交通のあり方等を盛り込んだ草津市地域公共交通計画を策定してまいります。

ページをめくっていただき、資料4の2を御覧ください。

次に、草津市地域公共交通計画の策定に向けたスケジュールを簡単に御説明させていただきます。表の左側に記載の実施内容の「1.現在の公共交通の現状、課題の整理」についてですが、計画策定業務については、令和5年度に当協議会からコンサル業者に委託し、計

画策定を進めていくものでありますが、その事前準備として、サポートプラン協定を締結したところであり、現在、近畿運輸局と連携し、交通事業者へのヒアリングや現地調査等を行い、公共交通の課題整理等を行っております。今後は、これらの内容を踏まえた提案書が令和5年7月頃に近畿運輸局から交付される予定であります。

次に、計画策定に係るコンサル業者との契約締結等についてですが、令和5年4月から業者選定等の契約準備行為を進め、計画策定に係る国庫補助金の交付決定後に契約締結を行います。契約締結後は、公共交通に関する意向調査を行い、これらの意向調査をもとに当市の目指すべき公共交通のあり方や課題解決に向けた具体的な施策内容を整理した上で計画素案を作成します。その後はパブリックコメントを実施し、令和5年度中に計画策定となる予定ですが、計画策定までの間に当協議会においても協議させていただきますので、よろしくお願いします。

最後に、計画策定業務に係る補助金等の会計処理について御説明させていただきます。

計画策定に係る国庫補助金の交付先は当協議会となることから、コンサル業者への業務委託についても当協議会から行うものです。計画策定に係る予算については、コンサル業者への委託料を市からの負担金として当協議会で受ける形になります。最終的には、当協議会で国庫補助金を受けますので、その後、市の方へ必要な額の戻し入れを行い、当協議会の会計上、過不足が生じないようにします。

また、来年度の協議会は令和5年6月に開催予定であります。令和5年4月から業者選定等の契約準備行為を進めますので、協議会開催前に準備行為を行うことについては、事務局に一任していただきたく考えておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からの説明は以上となります。

【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ございますか。

【委員】

表の一番下の「地域公共交通作成」というのは「計画」の記入漏れですか。

【事務局】

記入漏れでございます。正しくは、「地域公共交計画作成」です。

【会長】

私から一つだけ教えてください。資料4の2であります。一番上のところ7月8月のところに「提案書交付」と書いてございますね。提案書はどのようなものでしょうか。

【事務局】

提案書につきましては、令和4年10月26日に地域連携サポートプランを締結後に、交

通事業者からヒアリング等を実施し、そこから多くの草津市の公共交通に係る課題が見えてきますので、近畿運輸局が全国の事例等をもとに、課題解決にはどのような取り組みをするべきかを他市やほかの自治体とかの要素を踏まえて、提案していただく形になります。また、提案内容が決まり次第、委員の皆様には御報告はさせていただきます。

【会長】

ありがとうございました。

報告案件については以上となります。

4. その他

【会長】

「その他」案件について、事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

事務局からはございませんが、滋賀運輸支局様より、報告案件があると伺っております。資料は滋賀運輸支局様より説明いただけるということですので、よろしくお願ひしたいと存じます。

【委員】

先程の地域連携サポートプランについてですが、提案書はこれから作っていくもので、全国の好事例、似たような市や自治体の好事例を踏まえて草津市であればこういった計画を立てて、動くべきではないかという提案をさせていただきますので、御理解ください。

次に、チラシを御覧ください。最近、テレビとかで2024年問題ということで、トラック運転手不足や高齢者化、労働時間が2024年4月から厳しり、物流が滞って荷物が届かなくなりますよというのをよく耳にされると思いますが、これに関しては厚生労働省の話ではあるのですが、事業用の自動車の事業者を管轄する私から話をさせていただきたいと思います。トラックだけではなくバスやタクシーの運転手に対しても労働時間の制限が厳しくなります。バスやタクシーに限っても運転手不足、高齢化が深刻であり、ダイヤ改正などで労働時間がかなり厳しくなってきますので、住民の方の御理解を得ながら事業者と話をさせていただいて運転手が厳しい労働条件にならず、安全な運行が出来るよう御協力をいただきたくお話をさせていただきました。一番分かりやすいのは、事務職の場合、一日の労働時間8時間、24時間で計算すると拘束を解かれるのが16時間となっています。自動車運転手に関しては特別な業務でありまして、1日13時間まで条件を整えば16時間まで働けるという条件になっております。逆に言うと16時間拘束されれば8時間しか休みが

ない。この8時間で通勤して、お風呂、ご飯等の日常生活をやっていると寝る時間が無くなるので、その部分を考慮して、今後のダイヤ改正等を行っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

【会長】

他の委員の皆様の中から御質問ありますでしょうか。

【委員】

改善基準告示が改正については、当社も非常に重きを置いて取り組んでおります。特に県下でも草津市で運行させてもらっている南草津駅を核としたバス路線は、朝6時から23時21分まで運行しておりますが、これだけ考えただけでも約18時間になるという環境です。今回の労働時間の改正により、当社も草津市におけるバスダイヤ改正が必然となってきます。特にまめバスのダイヤ改正は非常に難しいものとなっており、利便性を上げるために、運行便数を増やすと運転手の労働時間が長くなる等の問題が発生しますので、今後は地域の方に運転手の労働時間も考慮して頂きながらダイヤを実施して行くべきと考えております。

【会長】

運転手は安全第一が使命ですので、長時間の勤務にならないように十分議論していかなければならないテーマであろうかなと思いました。ありがとうございました。

それでは進行を事務局へお返しいたします。よろしくお願いいたします。

5. 閉会

【事務局】

それでは、これをもちまして第26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。

議事録署名人

.....
.....