

第27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6月7日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第27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6月7日（水）14時00分から15時35分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：19名（順不同）

塚口委員、福島委員（宮田代理）、西村委員、南委員、宮下委員、北村委員（近藤代理）、新委員、辰野委員、野村委員、野口明委員（吉田代理）、加藤晶久委員、前野委員、野田委員、妹尾委員、田中郁代委員、金森委員、永池委員（安藤代理）、田中三男委員、松尾俊彦委員

■欠席委員：9名（順不同）

樽井委員、池崎委員、加藤幹彦委員、辻委員、古澤委員、布施委員、松尾武文委員、糸委員、林委員

■事務局：

一浦部長、杉田副部長、福留課長、小島課長補佐、赤山主任、河村主任、中井主事

■随行者：

0名

■傍聴者：

3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ひ申し上げます。

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19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9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3人来ていただいております。

傍聴者の皆様へ、次の事項を守っていただきますようよろしくお願いいたします。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、撮影や録音等はありません。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、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、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、協議会設置要綱、協議会規約、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号に関する資料、

資料4が報告1に関する資料、資料5が報告2に関する資料、こちらの方は当日配布とさせていただきます。資料6が報告3に関する資料、資料7が報告4に関する資料、参考資料として「まめバスマップ」および「まめタクマップ」となります。

また、資料7の3ページ、4ページ目につきましては、事前にお送りさせていただきましたが、5月分のまめタクの利用実績を加えたものを差替え資料として、本日机の上に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は、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】

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、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名以上が署名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、議案の審議に入ります。御審議いただく案件は3件と、報告案件が4件でございます。

2. 議事

【会長】

まず、1つ目の議事であります「令和4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】

はい、議長。

それでは、議第1号「令和4年度事業報告および収支決算」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1号の表紙をめくっていただき、資料1の1ページを御覧ください。

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の令和4年度の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18条第2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、まず、令和4年度の事業報告を行います。

昨年度は、「草津市地域公共交通活性化再生協議会」を3回、分科会である「草津市有償運送運営協議会」を1回開催しました。

第24回の「草津市地域公共交通活性化再生協議会」では、令和3年度事業の報告、令和4年度事業の説明、まめバス事業に係るフィーダー補助金の申請等について審議いただき、第25回の「草津市地域公共交通活性化再生協議会」では、協議会規約の改正、デマンド型乗合タクシー「まめタク」草津駅接続路線などについて審議いただき、第16回の「草津市有償運送運営協議会」では、道路運送法第79条登録団体の更新登録審査について審議いただき、第26回の「草津市地域公共交通活性化再生協議会」では、まめバス事業に係るフィーダー補助金の変更申請等について審議いただきました。

次に裏面を御覧ください。

令和4年度の収支決算書になります。

昨年度は、費用を伴う事業はございませんでしたので、前年度からの繰越金231円が令和5年度会計への繰越金となります。

なお、まめバス運行補助事業や当協議会に係る印刷製本費やお茶代などの費用につきましては、市の予算から支出しているため、当該収支決算書には反映されていません。

事務局からの説明は以上になります。

【会長】

はい。続きまして、本決算に伴う会計監査の報告をお願いします。

【委員】

はい。それでは御報告します。

先日、事務局より、委員2名に対して会計報告がありましたので、会計監査を実施いたしました。

これを受けまして、会計監査報告をさせていただきます。

草津市地域公共交通活性化再生協議会の令和4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。

【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。

御質問等がないようですので、以上で本議題の審議を終了とさせていただき、承認ということによろしいでしょうか。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「令和5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します。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第2号「令和5年度事業計画（案）および収支予算（案）について」、資料に基づき説明させていただきます。それでは、議第2号の表紙をめくっていただき、資料2の1ページを御覧ください。

議第2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の令和5年度の事業計画（案）および収支予算（案）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、よろしく願いいたします。

まず、令和5年度の事業計画（案）について説明させていただきます。

今年度は、本日開催させていただいております「草津市地域公共交通活性化再生協議会」を5回と、分科会である「草津市有償運送運営協議会」を1回開催させていただきたいと考えております。「草津市地域公共交通活性化再生協議会」については、主に今年度中に策定予定である草津市地域公共交通計画について、審議していただきたく考えており、その都度まめバス事業やまめタク事業で審議していただきたい案件があれば、議題として挙げさせていただく予定です。

また、令和5年8月頃に開催を予定しております「第17回草津市有償運送運営協議会」では、1事業所の事業継続に係る更新登録審査をしていただきたく考えております。

次に裏面を御覧ください。

令和5年度の収支予算書（案）になります。

令和5年度事業につきましては、草津市地域公共交通計画策定業務を実施することから、草津市から負担金として11,693,000円の収入、事業費として11,693,000円の支出を見込んでおります。また、只今申しましたお金のうち2,500,000円は国庫補助金となっており、最終的には市へ戻入処理予定であります。また、前年度からの繰越金である231円は、予備費として記載しております。

なお、当協議会に係る印刷製本費やお茶代などの費用につきまして、第28回から30回までの草津市地域公共交通活性化再生協議会については、草津市地域公共交通計画策定業務に係る内容を協議する予定であることから、当該業務の事務費に含まれており、第27回、第31回の草津市地域公共交通活性化再生協議会、および第17回草津市有償運送運営協議会については市の予算から支出するため、当該収支予算書（案）には反映しておりません。事務局からの説明は以上になります。

【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。

御質問等がないようですので、以上で審議を終了とさせていただき、承認ということでしょうか。

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「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3号「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について」、説明させていただきます。

資料3の1を御覧ください。

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号の規定に基づき、承認を求めるものでございます。

まめバス事業につきましては国庫補助金「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の交付を受けており、今回は令和5年10月から令和6年9月までの期間の事業計画については、滋賀運輸支局への申請手続きが6月末までになっておりますことから、今回御審議いただきたいと考えているものでございます。

地域内フィーダー系統という言葉をお聞きの方もおられると思いますが、地域間の交通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で、本市は近江鉄道株式会社様に運行いただいております「近江大橋線」が草津駅から浜大津駅まで幹線路線として運行いただいておりますことから、その幹線路線に係るフィーダー系統であるまめバス路線の事業計画について今回申請するというものでございます。

届出書類といたしましては、資料3の1ページの計画の申請書、3の2ページから3の6ページの計画、この計画に付随する3の7ページから3の9ページの表1、3の10ページの表5と添付資料の3の11ページ、3の12ページから3の14ページの表6、また、これらに付随するまめバスマップや幹線系統の路線図など、滋賀運輸支局から指示されている書類を提出いたします。

次に届出書類について説明させていただきます。資料3の2ページを御覧ください。

「当該計画の目的」につきましては、草津市の課題である人口集中地区以外の地域における生活交通の確保などを目的として、まめバスを運行するものです。

また、「必要性」につきましては、草津市では、現在、民間バス事業者3社により路線バスが運行されておりますが、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変容に伴い、新型コロナウイルス感染症拡大前より利用者数が減少しており、今後、便数の削減や路線の廃止などサービス水準の低下が懸念されますが、一方で、草津市では、高齢化が進んでおり、自家用車の運転が困難な高齢者や障害者等の移動手段として、バス交通の重要性が高まっております。また、路線バスが運行していない、または運行回数が少ない人口集中地区以外の地域における生活交通の確保が大きな課題となっております。この状況を踏まえ、市民の日常生活における移動手段を確保するため、新たな交通手段の導入が必要不可欠でございます。

事業の目標といたしましては、地域に愛され地域に根付いたバスとして、市民にとって分かりやすく、地域の一体感、連帯感を強めるため、目標指数を「利用者数」として設定し、令和6年度事業においても、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により生活様式の変容はあるものの、利用者数は増加していることから、令和5年度実績を上回る利用者数の達成を目標とします。

また、資料の3の3ページの6番に記載のありますとおり、まめバスは近江鉄道株式会社様と帝産湖南交通株式会社様に運行いただいているところでございます。

車両購入に関する記載につきましては、3の3ページに、先程と同様に、目的や必要性、事業の目標等を記載しております。

資料3の7ページから3の9ページは、まめバス運行に関する内容であり、各路線の運行系統や運行回数等を記入しております。

なお、共同運行している大宝循環線および宅屋線については、栗東市に代表して申請していただいておりますので、こちらに記載はございません。

次に資料3の10ページを御覧ください。表5には、地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要、3の12ページから3の14ページ表6には、車両の取得計画の概要である令和6年度から令和8年度までの内容を記載しております。これらの内容を全て滋賀運輸支局様に提出するものでございます。

説明については以上となりますが、国土交通省から当該申請書類の様式を含めた提出依頼が資料発送後にありましたことから、様式が一部変更になっている場合がありますので、協議会終了後に記載内容に変更がある場合に関しては、事務局に一任していただきたく考えております。説明については以上です。よろしく願いいたします。

【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。

滋賀運輸支局様にお伺いしますが、この件につきまして注意しなければならない点等はございますか。

【委員】

申請書の件については、事務局の説明のとおり、軽微な変更であれば事務局側で行っていただければ問題ありません。

まめバスの利用実績は後ほど御説明いただけるのでしょうか。

【事務局】

この後、利用実績の報告がありますので、その中で報告させていただこうと思います。

【委員】

その時にお伝えします。

【会長】

よろしくお願いします。

他の皆様方、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。

御質問等がないようですので、以上で審議を終了とさせていただき、承認ということによりよろしいでしょうか。それでは第3号議案は承認とさせていただきます。

議案については終了とします。

3. 報告

【会長】

それでは、続きまして、報告案件に入ります。報告いただく案件は4件でございます。まず、報告案件の1件目「草津市地域公共交通網形成計画における各施策の取組状況について」、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「草津市地域公共交通網形成計画における各施策の取組状況について」、資料に基づき御説明させていただきます。

資料4の1を御覧ください。

報告1につきましては、平成30年度に策定しました草津市地域公共交通網形成計画における各施策の取組状況について報告させていただきます。

草津市地域公共交通網形成計画は、将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造へ転換を図ることを目的に、当協議会で計画を策定したものでございます。

草津市の網計画は、「市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク」を基本方針に置き、3つの基本施策と具体的に取組む個別施策を設定しまして、平成30年度から令和9年度までの10年間で各施策を実施するというスケジュールになっております。

しかしながら、法改正に伴い、今年度新たに草津市地域公共交通計画を策定いたしますことから、現時点の当該網形成計画の施策全体の取組状況を共有させていただきまして、今後の取組につなげたいと考えております。

それでは、資料4の1を御覧いただいていると思いますが、A3の資料となっておりますので、広げて御覧いただければと思います。資料4の1は、草津市の公共交通ネットワークを実現するために定めた3つの基本施策と、その基本施策を実現するための個別施策を表にまとめたものとなります。

まず、資料4の一番上に、草津市の公共交通ネットワークを実現するために定めた3つの基本施策を記載しており、それぞれの基本施策で目標値を設定し、その目標値の達成に向けて関係事業者等と連携して、各個別施策を取り組んでおりますので、今回は各基本施策の目標値に対する、達成状況を取りまとめさせていただきました。

まず、基本施策の1つ目についてですが、「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」を基本施策としており、本市が行っている市民意識調査の項目にある『公共交通の利便性に満足している割合』を、当該施策の目標値に採用しております。

当該施策を策定した2017年は、『公共交通の利便性に満足している割合』が41.6%で、2028年には当該割合を47.0%以上にするという目標を掲げました。現時点での当該施策に係る『公共交通の利便性に満足している割合』が45.9%ですので、現時点では目標値を下回っている状況であります。今後の対応といたしましては、引き続き、当該基本施策を実現するための個別施策に取り組むとともに、バス事業者等と連携し、バス路線の再編やダイヤ改正等、公共交通の利便性の向上を図ってまいりたいと思います。

次に、基本施策の2つ目についてですが、「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」を基本施策としており、草津市内を運行する民間バス路線およびコミュニティバス「まめバス」の路線を当該施策の目標値に採用しております。

当該施策を策定した2017年の『草津市内を運行する路線数』が48路線で、2028年には、当該路線数を48路線以上にするという目標を掲げました。現時点での当該施策の達成状況ですが、『草津市内を運行する路線数』が53路線ですので、現時点では目標を上回っている状況であります。今後の対応といたしましては、引き続き、当該基本施策を実現するための個別施策に取り組むとともに、引き続き、バス事業者等と連携し、公共交通路線の維持を図ってまいりたいと考えております。

次に、基本施策の3つ目についてですが、「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」を基本施策としており、『草津市内の免許証保有率』を、当該施策の目標値に採用しております。

当該施策を策定した2017年の『草津市内の免許証保有率』は66.6%で、2028年には、『草津市内の免許証保有率』を66.6%以下にするという目標を掲げました。現時点での当該施策の達成状況ですが、『草津市内の免許証保有率』が66.5%ですので、現時点では目標は満たしているという形であります。今後の対応につきましては、引き続き、当該基本施策を実現するための個別施策に取り組むとともに、引き続き、滋賀県警察等と連携し、運転免許証自主返納の促進を図ってまいりたいと思います。

以上が基本施策となっております、本来であれば、各個別施策を丁寧に説明させていただきたいところではございますが、今回は時間の都合上、取組状況の中で、大きな取組のものを説明させていただきたいと思います。

それでは、資料4の1の基本施策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」から説明させていただきます。

資料の右側に赤枠で囲っておりますのが、令和4年度の実績と、令和5年度の実績予定となっております。関係委員の皆様から回答いただいたものを取りまとめております。

基本施策1は、4つの施策で構成しており、「施策1 持続可能な公共交通網の形成」、「施策2 連続性のある道路環境整備」、次のページに記載の「施策3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化」、「施策4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備」の以上4つの施策となっております。

その中で、まず、施策1についてです。昨年度の実績としまして、県および本市より、「原油価格高騰に係る交通事業者に対する補助金の交付」を挙げております。

次に、施策4につきましては、昨年度の実績としまして、「JR草津駅西口周辺の自転車利用の利便性向上に向けた草津駅西口自転車駐車場建替工事実施設計業務および草津駅西口第5自転車駐車場の整備」を挙げております。

資料4の3を御覧ください。

基本施策2「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」を実現するための個別施策になります。

基本施策2は、3つの施策で構成しており、「施策1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立」、「施策2 福祉分野等と連携した移動手段の充実」、「施策3 広域的なバス路線の充実」の以上3つの施策となっております。

施策1の昨年度の実績としまして「デマンド型乗合タクシー『まめタク』の既存路線の本格運行移行」、「草津駅接続路線の実証運行開始」、「コミュニティバスまめバス『草津駅下笠線』の本格運行移行」等を挙げております。

資料4の4ページを御覧ください。

最後に、基本施策3「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」を実現するための個別施策になります。

基本施策3は、3つの施策で構成しており、「施策1 モビリティ・マネジメントの推進」、「施策2 いつでも誰でもが利用しやすい公共交通環境の整備」、「施策3 高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくり」の以上3つの施策となっております。

施策1の昨年度の実績としまして、「小学校等に対してバスや電車等の乗り方を指導する交通環境学習の開催」を挙げております。

その他の部分につきましても、関係委員の皆様には取組を進めていただいているところがございます。今後につきましては、当該網形成計画の実施状況を踏まえて、新たに草津市地域公共交通計画を策定したいと考えております。

事務局からは以上です。

【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】

事務局から御説明いただいた資料で、取り組み実績と取組予定のところに「検討した」および「検討する」と記載されておりますが、内容が分かりづらいため、検討の内容を記載していただきたい。例えば、資料4の4の施策2(4)の「交通系 IC カードの導入検討」や資料4の4の施策2(2)「バス待ち環境の整備検討」ですね。すべてを説明していただくのは困難とは思いますが、少し御説明をいただけるとありがたい。

【事務局】

資料4の4の施策2(4)の「交通系 IC カードの導入検討」については、交通系 IC カードでの清算方法の導入を検討したという形でタクシー事業者から報告いただいております。事業者への聞き方が具体的ではなかったため、このような内容になっており、詳しい内容については事務局では把握しておりませんので、今後につきましては具体的な内容も聞いて委員の皆様にも御報告できる形で取り組みたいと思っています。

まめバスに関しては、現在、交通系 IC カードの決済が出来ない状況でして、利用者やバス事業者からも導入の検討をしてほしいとの御意見をいただいておりますので、今年度にバス事業者等に協力をお願いしながら早いタイミングで導入できるように取り組んでいきたいと考えております。

【委員】

バス待ち環境の整備検討についても、少し触れていただければありがたい。

【事務局】

資料4の4の施策2(2)「バス待ち環境の整備検討」については、令和4年度実績に、南草津駅周辺の交通対策検討会においてバス待ち環境の改善について検討したと記載しております。現在、朝の時間帯に、立命館大学行き等のバスが南草津駅東口に発着しますが、南草津駅周辺の交通渋滞により、バスの定時性が保てておらず、多くの利用者が列をなして並んでいる状況です。さらに、雨の日は渋滞がひどくなり、バス待ちされる方は増加しますが、バスシェルターが駅前ロータリーの一部分にしかないことから、傘をさして並ぶ利用者が複数みられることにより、通行の妨げになっている等の問題があることから、バスの定時性確保とバス待ち環境の改善のために検討会で協議を進めております。

しかしながら、検討会の中で多方面からの意見をいただいておりますが、令和4年度においては具体的な方針の決定がされなかったため、実績には「検討した」と記載させていただいておりますが、今年度は具体的なバスシェルターの設置方法等も含めて実現できるように進めているため、令和5年度に実施設計を行うと記載させていただきました。

【会長】

「検討した」という表現は誤解をされる恐れがあることから、内容は具体的に書いた方が良いと思います。結論を記載せずとも、どのような課題があり、その解決に向けてどのような議論を行ったのか等が記載されていれば良いのではないのでしょうか。

取組予定については、「検討する」という表現で問題ないと思うのですが、実績はもう少し具体的に書いた方が良いと思います。

他にいかがでしょうか。

【委員】

目標数値の設定をお聞きします。現在、公共交通の利便性に満足している市民の割合、公共交通の運行路線数、運転免許証保有率の3つの観点から目標を決めておられますが、若い方が運転免許を取得されない等の社会的情勢の変遷がある中で、目標数値の設定に理由があればお聞きしたい。

【事務局】

公共交通の利便性に満足している市民の割合に関しましては、当初2017年に41.6%であり、具体的な式は無いのですが、2028年には47%以上を目指したいということで、高い目標を設定させていただいております。

公共交通の運行路線数については、現状の公共交通は自家用車が増加傾向にあり、路線バスに乗られる方も減少していることから、廃線となることがあります。路線が無くなった地域はまめバスでカバーしているのですが、2017年時点で確保されている路線数は維持し続けたいという思いから、2028年には48路線以上を維持するという目標を設定させていただいております。

運転免許証保有率については、草津市における人口が増加傾向にあり、若い方の流入も増加傾向にあることから、自然と免許証の保有率は上がると予想されます。この目標は、交通事故の可能性が高い高齢者の方に自主返納を促すことで、免許保有率を下げるという意図もあることから、具体的な目標の設定については、今年度中に検討してまいります。

【委員】

意見ではありませんが、一点紹介させていただきます。資料4の5に運転免許証の自主返納の状況について書いていただいておりますが、令和5年の取り組み予定に「おためし自主返納」制度について記載しております。当該制度は、令和5年5月から滋賀県警察本部で実施しており、一度自主返納してみた場合の生活を試しに行うという施策でございます。お試し期間中に、返納しても良かったという気づきを求める施策であり、近くに自主返納を悩んでいる御家族等がおられましたら、そういった施策があると紹介いただければ幸いです。

す。当該制度につきましては、始めて間もないため、方法等も見直す必要のある部分はあると思いますが、警察でも周知等を進めておりますので、御承知おきをいただきたいと思いません。

【会長】

ありがとうございました。

他に、よろしいでしょうか。

この案件は報告事項でございますので、皆様方から御発言の要望が無ければ次のものに移っていきたいと思います。

二つ目の報告案件でございます。「草津市地域公共交通計画の業務委託について」、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2「草津市地域公共交通計画の業務委託」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。本日机に置かせていただきました資料5を御覧ください。

まず初めに、草津市地域公共交通計画策定に係る業務委託について報告させていただきます。当協議会では、平成30年度に「草津市地域公共交通網形成計画」を策定し、各種施策に取り組んでまいりましたが、令和2年度の地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、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。

このことから、本市の地域公共交通を取り巻く諸課題に市民・交通事業者・行政が一体となって対応していくために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の公共交通のあり方を示す「草津市地域公共交通計画」を新たに今年度策定するため、草津市地域公共交通計画策定業務を委託するものであります。

また、令和5年5月25日（木）を期限に当該業務の公募をいたしましたところ、1者から提出がございましたので、令和5年5月29日プロポーザル審査委員会を開催し、応募事業者の審査を行った結果、中央復建コンサルタンツ株式会社滋賀営業所を委託先候補者として選定致しました。

委託期間は現在契約に向けた手続き中ではありますが、契約締結日から令和6年3月25日までとなっております。委託金額は10,692,000円となります。

なお、先程の議第2号の今年度の収支予算書には資料発送の関係で委託予定金額が11,693,000円となっておりますが、プロポーザル審査委員会の結果10,692,000円となりましたので、来年度の協議会開催時の収支決算報告の際は、最終の委託金額で報告させていただきます。

次に、今後のスケジュールとしては、6月にコンサル事業者と契約締結を行い、7月に当該協議会を開催し、策定業務に係る計画方針を報告させていただくとともに、市民アンケート

ト調査や動態調査等を順次実施させていただきたいと考えております。

次に、10月に当協議会を開催し、市民アンケート調査や交通事業者のヒアリング結果等の内容を踏まえた当該計画の骨子案を報告させていただきます。

次に、12月に当協議会を開催、当計画の素案を報告し、令和6年1月にパブリックコメントを実施します。

最終的には、パブリックコメントの意見等を踏まえ、3月に計画策定を完了する予定でございます。

今年度は新たな交通計画を策定するにあたり、委員の皆様にご意見をいただくこととなりますが、御協力いただきたいと思います。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。ただいまの資料5に基づいた説明について、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。

続きまして、報告案件の3件目「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3「コミュニティバス『まめバス』事業について」、資料に基づき私から説明させていただきます。資料6の1を御覧ください。

まず初めに、まめバス各路線の利用実績について報告させていただきます。

資料6の1の上段の表には、現在のまめバス各路線の目標利用者数と各年度の利用実績を記載しております。まめバスの目標利用者数について、まめバス路線継続基準では、1クール3年の間に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クールの目標利用者数は表のとおり設定しております。

第3クールの2年目、令和3年10月から令和4年9月の2年目の目標利用者数を達成している路線は、「山田線」、「草津駅下笠線」、「大宝循環線」のみとなっております。

現在は、第3クールの3年目となっており、令和4年10月から令和5年4月までの利用実績は確定していることから、各路線の第3クールの2年目と3年目の10月から4月までの利用実績を比較し、前年度伸び率を2年目の5月から9月の利用実績に掛けて、3年目の利用実績見込みを算出しました。

その結果、3年目の利用実績見込みは、宅屋線以外第3クールの目標利用者数を上回る見込みであります。また、表の1番下に新型コロナウイルス感染症拡大前の利用実績を記載しておりますが、「山田線」、「笠縫東常盤線」、「大宝循環線」において新型コロナウイルス感染症拡大前より利用者数が上回る見込みであります。

次に、まめバス「商店街循環線」の運行経路再編につきまして、資料に基づき私から説明させていただきます。資料6の3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日から地域の要望に基づき一部の便の運行経路を再編いたしました。再編後の目標利用者数は1年間で9,160人に設定しており、利用実績については資料6の3の中段の表のとおりで、令和4年10月から令和5年1月までの利用者数は、再編前の利用者数を下回っておりましたが、1月以降は再編前よりも利用者数が増加しています。

しかしながら、先程御説明いたしました各路線の利用者見込みと同様に、当該路線の利用者見込みを算出した結果、目標利用者数は下回る見込みではありますが、徐々に利用者数が増えている状況でありますので、今後の利用者数を注視していきたいと考えております。

また、今後の対応といたしましては、当該地区にお住みの方、利用者、また、運転手等にアンケート調査やヒアリングを実施し、当該地区の移動手段の確保および利便性向上に努めてまいります。

次に、まめバス「危険なバス停」について、報告させていただきます。資料6の5を御覧ください。

先ず初めに、令和5年5月に対応した危険なバス停についてです。資料の上段を御覧ください。今回この危険なバス停を移設した理由としましては、当該停留所にバスが停車した際に、車体が交差点にかかることから、今回、地域や利用者のお声を聞きながら、地図に記載の場所に移設いたしました。

次に、現在の危険なバス停について報告させていただきます。資料の下段を御覧ください。

令和3年度時点で、まめバスに係る危険なバス停は36箇所ございました。令和4年度におきましては、地域やバス事業者、利用者の方の御意見を聞きながら、危険なバス停を7箇所改善いたしました。

現時点においては、全体で29箇所の危険なバス停が存在することから、引き続き、危険なバス停の改善に努めてまいりたいと考えております。

事務局からは以上です。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの報告について、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。

まず、最初に運輸支局様から、何か御意見あればよろしく申し上げます。

【委員】

フィーダー補助金を申請するにあたって、これまではコロナの影響を考慮して、1便2人以上の利用がない路線についても、特例的な扱いをしておりましたが、今後については、コロナの影響を考慮する確証はないことから、利用者数が増えるような取り組みを進めてもらわないと、フィーダー補助金の交付決定ができない可能性があることを御注意いただき

たいと思います。

また、危険なバス停について、引き続き、バス停の廃止等も視野に入れて事業者とともに御協力していただければ幸いです。

【会長】

利用者の動向および危険なバス停について、事務局の考えをお聞かせください。

【事務局】

今後の目標利用者数についてですが、事務局としても利用者数の増加に向けた取り組みが必要と考えており、現段階で検討している案としては、路線にある商業施設等と協力し、一定以上の金額を購入していただいた方に施設側から回数券を渡す「買い物サービス制度」の充実です。まめバスは往復割引制度があり、買い物サービス制度と組み合わせることで、実質帰りの運賃が無料になりますことから、バス利用者がよく利用する施設にこのような買い物サービス制度を充実させることで、利用者は増加すると考えておりますので、商業施設等の関係機関と協力しながら、公共交通の活性化につなげていきたいと考えております。

また、危険なバス停についてですが、まめバスに関しては、路線バスが走れないような狭い経路を運行しており、住宅の出入口や交差点付近に設置せざるを得ない状況があったことから、危険なバス停として指定されているバス停が多い状況です。去年度は、合計7箇所改善しましたが、危険なバス停の移設または廃止について、地域として廃止はやめていただきたいという声が多くありました。

現状、草津駅医大線で危険なバス停が多く存在しておりますが、地域との協議の中で、移設先の住民に断られることも多々あり、思うように改善が進まないところもありますが、交差点付近にバスが停車することによる危険性を理解していただき、地域やバス事業者と協力して改善を図っていきたいと思っております。

【会長】

草津警察署様にお尋ねしますが、交通安全という視点から、何かお伝えすることがあればお願いします。

【委員】

これまでの危険なバス停の改善について、草津警察署とも連携をとって実施いただいております。事務局がお伝えしたとおり、バス停の移設は一筋縄ではいかないことが多いと思いますが、まちや地域の状況は変化しておりますので、利用者ニーズや交通環境を把握し、各バス停について個別に対応していきたいと思っておりますので、御協力をお願いいたします。

【会長】

バスの運行形態はそれぞれ異なり、まめバスについては、運行する場所が狭い経路を運行していることから、一概に危険なバス停の基準を全てのバス停に当てはめることは無理があるのではないかと考えます。ただし、バスの安全について考える行政の立場として、基準を定めることは理解できますので、その場合は、地域の方々にまめバスの意義や危険なバス停の危険性を十分に認識していただくということが必要だと考えます。私が最もしてはいけないと思うことは、バス停の廃止です。もちろんまめバスを運行しなければ、地域としては最も安全といえますが、それでは本末転倒ですので、まめバスを運行させることを前提に、十分に地元で意見を聞きながら、検討を進めてほしいと思います。バス停の設置が大変であることは重々承知しておりますので、事務局におかれましては、警察等の関係機関と調整しながら、危険なバス停の改善に取り組んでもらいたいと思います。

【会長】

それでは、4件目の報告事項でございます。「デマンド型乗合タクシー「まめタク」事業について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。

それでは、[報告4] デマンド型乗合タクシー「まめタク」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。報告4の表紙をめくっていただき、資料7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7の1 ページの上段には令和4年度の利用者数、下段には運行便数および運行率を記載しております。利用人数について、青地笠井線は181人、追分線は176人、山寺新田線は199人、馬場線は467人、岡本線は174人であり、全体の利用者数は1,197人となっております。

次に、運行便数・運行率でございますが、青地笠井線は169便、追分線は116便、山寺新田線は151便、馬場線は422便、岡本線は166便であり、全体の運行便数・運行率は1,024便、10.58%となっております。

資料7の2のグラフを見ていただくと、直近3年間の全体の運行率と利用者数を表しております。折れ線グラフが全体の運行率となっており、令和2年度から順に119人、616人、1,197人と右肩上がりに伸びておりまして、運行率も同様に3.8%、6.6%、10.6%と増え続けておりますことから、地域住民の方にとって重要な移動手段となっておりますことがうかがえます。既存路線については、既に本格運行に移行しておりますが、引き続き現在運行しております近江タクシー株式会社様と連携し、利便性の向上に努めてまいりたいと思います。

最後に、まめタク草津駅接続路線の利用実績でございますが、当初送らせていただいた資

料に記載されている利用実績は4月分までとなっておりますので、5月分の利用実績を追加したものを机の上に置いておりますので、そちらをご覧ください。

まめタク「草津駅接続路線」の2路線については、令和4年11月30日から1年間実証運行を行っており、本格運行移行の検討への判断基準として、令和5年1月から6月までの半年間、運行率が25%以上であることと定めております。

まず、草津駅山寺新田線について、11月から5月までの利用人数は53人、運行便数は40便、運行率は16.5%となっております、うち1月から5月の運行率は17.5%となっております。

次に、草津駅馬場線について、11月から5月までの利用人数は56人、運行便数は36便、運行率は14.9%となっております、うち1月から5月の運行率は16.5%となっております。

現時点で、2路線とも目標は未達成ですが、利用者数は増加傾向にあります。また草津駅馬場線については、表の右側1便あたりの利用人数のところをご覧くださいますと、1便当たりの利用人数が増加しており、乗合による利用が定着しつつあります。

今後の対応につきまして、本格運行までの判断基準が残り1ヶ月で実証運行前に設定した目標の運行率を達成するためには、草津駅山寺新田線で27便、草津駅馬場線で29便運行する必要があります、これまでの利用実績から勘案すると目標の達成は困難な状況であります、利用者数は増加傾向になっておりますので、各地域でアンケート調査を行い、当該路線の利便性向上に向けて分析を行います。また、資料7の5ページに記載しております営業収益等調査票を公共交通事業者にお送りさせていただいており、営業収益、利用人数の状況を提供していただくことで、草津駅接続路線の影響がみられるか調査したいと考えます。現在、全てのデータが集まっていない状況ですが、データを収集させていただいて分析を行いたいと思います。

今後、目標を達成しなかった場合につきましては、先程申した通りアンケート調査や公共交通事業者調査の結果を分析し、次回以降の協議会で議事として方針を検討します。私からの報告は以上です。

【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】

前に、志津学区にあるフレンドマートの店長と話す機会がありましたが、まめタクにおける買い物サービス制度があまり利用されていないと聞きました。先ほどの報告で、地域活性化のために商業施設と連携を図っていきたいと説明してありましたが、現在、志津のフレンドマートとは何か連携等されているのでしょうか。

【事務局】

先月平和堂様と協議をさせていただいた中で、まめタクと平和堂が連携していることに

ついでにPRができていないことが原因で、利用者の認知が低いという共通認識があったことから、PRの方法を検討していくことになりました。現在の検討案としては、市のホームページへの掲載や、当市が作成したまめタクのチラシ等を施設内のサービスカウンターや各出入口等への掲示があげられますので、このようなPRを平和堂様と協力して引き続き検討をしていきたいと思っております。

【会長】

他に御意見ありませんでしょうか。

それでは、次第にございますものは全て終了でございますが、お忙しい皆様方がお集まりいただいておりますので、次第以外の御意見等あれば伺います。

【委員】

現在、トラック業界で大きく言われております働き方改革による労働基準法の改正がありまして、トラック業界に視点が集まっておりますが、バス事業者やタクシー事業者も同じような状況であり、来年4月からの運行について検討していただいているところです。改善をするためには、人を増やせばすぐに解決するものではありませんが、人材不足が深刻であり、国でも今年度初めて二種免許取得にかかる補助金を創設しているのですが、補助金を用意しても人材が集まらないというところで、喫緊に運行したくても出来ないような状況になることが考えられます。

このことから、公共交通計画を策定にあたって、人材の育成等も踏まえて検討いただけると助かります。

【会長】

バス協会様、何かコメントございますか。

【委員】

この業界に人が集まらない理由は、やはり人件費だと考えます。人件費が確保できればおのずと集まってくると思っております。しかしながら、人件費の原資となるのが運賃であり、運賃は民間のように自由設定が出来ないことから、そういうところにこの業界の苦しいところがあるという御理解をしていただければと思っております。

つきましては、国から御支援もいただいている中で、我々としては人材確保のために業界のアピールが必要になると思っております。今後、様々な取り組みの中でバス業界の実態につきましても皆様に周知をさせていただいて、多くの方がこの業界にお集まりいただくように努力してまいり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】

人が重要であるということと言うまでもないことであり、自動運転等のAI技術も助けになると思いますが、基本的に、運転業務に携わる若い人材が増えるような方針を忘れてはならないと思います。

他にございませんか。

それでは、進行を事務局へお返しいたします。

4. 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、これもちまして第27回草津市地域公共交通活性化再生協議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

.....
.....