

第 2 8 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 7 月 2 8 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第28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7月28日（水）10時00分から11時40分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：17名（順不同）

塚口委員、福島委員、西村委員、加藤幹彦委員、辻委員、南委員、宮下委員、北村委員、古澤委員、新委員、布施委員、野村委員、野口委員、野田委員、田中郁代委員、金森委員、永池委員

■欠席委員：11名（順不同）

樽井委員、池崎委員、辰野委員、松尾武文委員、糸委員、加藤晶久委員、前野委員、若月委員、妹尾委員、田中三男委員、松尾俊彦委員

■事務局：

一浦部長、福留課長、小島課長補佐、河村主任、中井主事

■随行者：

0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 17 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 5 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。

なお、今回の協議会から、草津市地域公共交通計画策定業務の委託業者である中央復建コンサルティング株式会社様に事務局として参加していただきますので、よろしくお願いいたします。

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 が報告 1 に関する資料

参考資料として「まめバスマップ」及び「まめタクマップ」となります。

なお、机の上に委員名簿、席次表、協議会設置要綱、協議会規約、まめバスマップ、まめタクマップ、「草津市地域公共交通計画の策定について」という資料、滋賀県交通戦略課か

らの配布資料を置かせていただいております。

委員名簿、席次表につきましては、事務局に中央復建コンサルタンツ株式会社様を追加しておりますので、差替えをお願いいたします。

協議会設置要綱、協議会規約、まめバスマップ、まめタクマップにつきましては、当日配布とさせていただきます、「草津市地域公共計画の策定について」という資料につきましては、議題1号の追加資料となりますので、御確認ください。

また、滋賀県交通戦略課からの配布資料につきましては、今回の議事案件および報告案件の終了後に説明をしていただくものとなっております。

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2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「草津市地域公共交通計画の策定について」、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計画の策定」につきまして、説明させていただきます。「資料1-1」を御覧ください。

本日の協議事項といたしましては、地域公共交通計画策定の趣旨、今後の計画策定の進め方、草津市の概況把握、市民アンケートおよび利用者アンケート内容、計画策定のスケジュール、地域公共交通の利便性向上に向けた取組みの方向性となりますので、よろしくお願いします。

次に、1枚めくっていただき「2ページ目」と当日配布させていただきました「参考資料」も併せて御覧ください。

まず初めに、計画策定の趣旨といたしましては、「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、平成30年度に「草津市地域公共交通網形成計画」を策定し、「市民・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り組む個別施策を設定し、各施策に取り組んできたところであります。

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正に伴い、鉄道や路線バス等の公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員するなど、様々な交通課題を解決するために、さらに内容を充実させることとなり、これを受けて、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、現行の「草津市地域公共交通網形成計画」を見直し、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」を新たに策定するものであります。

なお、法律の一部改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化され、国のフィーター補助金の交付を受ける前提条件となることから、今回の計画策定は、交通課題を解決するための財源確保にも寄与するものであります。

また、当市が平成30年度に策定した「網形成計画」から、今回新たに策定する「地域公共交通計画」の異なる点といたしましては、これまで「計画の対象」が『バス路線などの公共交通のネットワークの確保・充実を対象としていましたが、「地域公共交通計画」では『ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む』、『自家用有償旅客運送や病院・商業施設などの既存の民間事業者による送迎サービス含む、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる』とされて

います。

次に、「計画の位置づけ」としては、これまで『地方公共団体による作成が可能』となっておりましたが、「地域公共交通計画」では『地方公共団体による作成を法的に努力義務化・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む』とされています。

次に、「実効性確保」としては、これまで『可能な限り具体的な数値指標を明示・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価』となっておりましたが、「地域公共交通計画」では『定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化・定量的なデータに基づくPDCA、計画、実行、評価、改善の取組を強化』とされています。

次に、「計画の区域」としては、草津市全域で、計画の期間としては10年間となっております。

続いて、参考資料の2ページを御覧ください。

今回地域公共交通計画に記載する内容ですが、基本的な事項としては、「① 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針、② 計画の区域、③ 計画の目標、④ 目標を達成するために行う事業・実施主体、⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項、⑥ 計画期間⑦ その他必要と認める事項」となっており、努力事項である「① 事業に必要な資金の確保に関する事項、② 立地の適正化に関する施策との連携に関する事項、③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項、④ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項」を地域公共交通計画に盛り込みます。

続いて、資料1の4ページを御覧ください。

今後の計画策定の進め方についてですが、大きな流れとしては、記載している8項目となります。まず初めに、「(1) 草津市の概況把握」ですが、網形成計画策定した5年前からの変化や、バス運転者の労働時間の改訂等の今後の地域公共交通計画策定に向けて認識しておくべき動向を把握します。

次に、「(2) 市民の移動実態とニーズ把握」ですが、計画策定に係る基礎調査として、まめバス等の地域公共交通の利用実態や 市民・バス利用者・関係事業者のニーズを把握します。

次に、「(3) 草津市の地域公共交通の課題」ですが、基礎調査の結果を踏まえ、地域公共交通の課題を整理し、網形成計画策定時から新たに生じた課題を確認します。

次に、「(4) と (5) 地域公共交通に係る基本方針と目標と基本方針及び目標の実現に向けた事業・取組」ですが、網形成計画で整理した目指す公共交通体系や実現に向けた施策等について検証、評価を行ったうえで、新たな計画を検討し、また、まめバスの再編計画や地域内フィーダー系統等を地域公共交通計画へ位置づけます。

次に、(1) から (5) までの間に整理した内容等を踏まえ、「地域公共交通計画（案）の策定」を行い、策定内容についてパブリックコメントを実施し、市民の皆様からの意見を最終的に反映した上で、計画を策定してまいります。

また、今回の協議会で委員の皆様から御意見をいただきたい内容といたしましては、「そ

それぞれの立場から抱いておられる草津市の地域公共交通の課題」、「今後の地域公共交通利便性向上に向けた各種施策等を見据え、アンケート調査で把握しておきたい項目」がございましたら、御意見いただきたいと思います。

続いて、資料1の5ページを御覧ください。

現時点での草津市の地域に関する概況把握としては、全国的に人口減少社会にあるにもかかわらず、南草津駅南部にあるプリムタウン等の新たな居住地域の形成が進んでおり人口は2035年まで増加する傾向と予想されており、併せて高齢化率も大きく増加しております。また、小規模や大規模事業所が市内に存在し、従業者は増加傾向にあり、そのうち市外からの従業者が半数以上を占めております。

続いて、資料1の6ページを御覧ください。

現時点での草津市の公共交通に関する概況把握としては、市内の基幹交通であるJRが広域の大量輸送を担い、草津駅、南草津駅を起点として放射状にネットワークを形成するバス路線網が、日常生活での移動を担っており、交通不便地等においてはコミュニティバス「まめバス」や、新たにデマンド型乗合タクシー「まめタク」の導入を行っておりますが、自動車の利用割合は増加傾向にあり、公共交通の利用は減少傾向となっております。また、テレビ等で取り上げられております運転者の労働時間の改正に伴いまめバス等の路線再編や見直しが急務となっております。

続いて、資料1の7ページを御覧ください。

今後実施する市民アンケート調査と利用者アンケート調査について簡単にご説明いたします。市民アンケート調査は、草津市の3000世帯を無作為抽出し、1世帯2枚配布いたします。目的としては、普段の移動や地域公共交通の利用実態、外出困難状況や今後の地域公共交通に求めること等を把握し、公共交通の需要や課題の抽出、施策検討の基礎資料といたします。

質問内容としては、資料1の2を御覧ください。

質問内容としては、「性別・年齢・居住地区・免許保有状況」等の属性、「新型コロナウイルス感染症の影響による外出頻度やスマートフォン等の利用状況」等の生活スタイル、「目的別の外出頻度や買い物や通院場所」等の普段の外出状況、地域公共交通の利用実態、公共交通に対する期待や要望等の地域公共交通の今後について確認いたします。

続いて、資料1の3を御覧ください。

次に、利用者アンケート調査について簡単に御説明いたします。利用者アンケート調査は、まめバス利用者を対象とし、乗り込みヒヤリング調査とバス車内への留め置きによるアンケート調査を実施いたします。目的としては、地域公共交通利用者の移動実態等を把握し、課題の抽出や路線再編等の検討の基礎資料とします。

質問内容としては、「性別・年齢・居住地区」等の属性、「外出目的や行き先」等の移動状況、「目的別の外出頻度や買い物や通院場所」等の普段の外出状況、また、まめバスやまめタク等の利用状況、地域公共交通の今後について確認いたします。

続いて、資料1の8ページを御覧ください。

地域公共交通の利便性向上に向けた取組みの方向性についてです。

今後、草津市が目指す公共交通ネットワークについてですが、現在草津市内では定時定路線の公共交通が民間路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシーの3つございますが、2024年問題や公共交通を維持していくには、民間路線バスやコミュニティバス等の役割分担、連携が非常に重要となってきますので、今後、草津市が目指す公共交通ネットワークについて、御説明いたします。

まず初めに、市内の公共交通の現状といたしましては、1点目「コミュニティバスは運行開始から10年以上が経過し、現状のニーズにあっていない可能性がある。」、2点目「2024年の運転手労働時間の短縮、運転手の高齢化や不足に伴い、今後、現状の運行内容では運行を継続することは困難な状況にある。」、3点目は「商業施設等の生活拠点を運行しているが、市民が公共交通で利用したいと思う環境が整っていない。」の主な3点が挙げられます。この現状に対する、今後の方針といたしましては、1点目に対する対応としては、「アンケート調査やワークショップ等を実施し、市民ニーズにあった路線再編やデマンド型乗合タクシーへの転換等を実施する」、2点目に対する対応としては、「持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、生活拠点を中心に民間路線バスとまめバス、まめタク等の公共交通機関の役割分担の明確化を行う。」、3点目に対する対応としては「商業施設等との買い物サービスの提携、バス待ち環境に取り組み、市民の外出機会の創出を図りたい」と考えております。

また、今後、公共交通のネットワークの利便性向上や維持していくための公共交通の役割分担についてですが、市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動や広域移動を担う「基幹交通」は、民間路線バスとし、路線バスでカバーできないバス交通不便地の住民等の移動手段を確保する「支線交通」はコミュニティバス、需要が少ない地域における、その他の交通手段との連携、地域ぐるみでの取組みの支援等も含めた移動手段を確保する「補完交通」はデマンド型乗合タクシー「まめタク」等と役割分担を明確にしたいと考えておりますことから、後ほど報告案件でもご説明いたしますが、今後、路線再編等を実施するために、委員の皆様や交通事業者様と共通の認識をもって、様々な取り組みを実施したいと考えておりますので、委員の皆様にはこのような公共交通の役割分担で問題ないか御意見をいただきたいと思っております。

最後に資料1の4を御覧ください。

地域公共交通計画の策定スケジュールといたしましては、本日の7月の協議会で計画方針決定し、7月から9月にかけてアンケート調査やヒヤリング調査を実施し、9月から10月にかけて課題整理等を行います。また、現在近畿運輸局様と地域連携サポートプランを締結しており、9月頃に当市の公共交通の課題解決に関する提案を受ける予定をしており、これらの内容を踏まえて、10月の協議会で「骨子案」について協議をさせていただきます。また、10月以降は数値目標や各種施策等の内容を精査し、12月の協議会において、計画の素案について協議をさせていただき、年明け1月にはパブリックコメントを実施いたします。また、パブリックコメントの意見を計画に反映させ、最終的には当協議会と本市の部長会議で計画の確定を行い、今年度中には計画を策定いたします。

長時間のご説明となり申し訳ありませんが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承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

今のご説明ですが、大きく分けまして、議題1号の8ページまでは地域公共交通計画の策定の一般的な事項が書かれています。一般的と言いましても、草津市において今まで連携計画や網形成計画といった計画が作られていますから、それを検証しつつ発展させていくということが書かれております。新しい提案として、8ページに利便性向上に向けた取り組みの方向性があり、ここは今回きちんと議論しなければならない点だろうと思います。

そして、9ページ以降でございますが、アンケートの原案が出ております。アンケートについては本日ご意見をいただいた場合、実施するまでに修正する余地はあるのでしょうか。

【事務局】

はい、今回御意見いただきましたら、再度内容を精査して実施させていただきます。

【会長】

わかりました、ありがとうございます。

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】

8ページの公共交通機関の役割分担を明確化は非常にわかりやすいと思います。そのうえで確認したいのですが、4ページの今後の計画策定の進め方の(4)(5)の所にまめバスの再編計画やフィーダー系統等を地域公共交通計画に位置づけると書いているのですが、ここは、民間路線バスも地域公共交通計画の中には入って来るという事でよろしいのでしょうか。

【事務局】

そうです。計画には路線バスも含めた役割分担を記載させていただきます。

【委員】

ありがとうございます。

それと、7ページの利用者アンケートですが、調査対象がまめバス利用者となっています。民間バスの利用者の状況はどのように確認する予定ですか。

【事務局】

現時点ではまめバス利用者のみが対象となっております。そのほかの利用者の方につきましては、市民アンケート調査で3000世帯に配らせていただきますので、そちらで把握

したいと思います。

また、市民アンケートと利用者アンケート以外に、地域で行っているアンケート内容の中で、近江鉄道や路線バス、まめバスを含めた利用状況を確認しています。利用者アンケートは、まめバス利用者のみと書いていますが、路線バスに関しても並行して質問をさせていただいています。

【委員】

わかりました、ありがとうございます。

この草津はまだまだ人口が増えており、民間でも黒字の路線がある数少ない地域でもありますので、儲かるところは民間にしっかりとやっていただいて、それ以外の小さいところは公共が支えていくという考えはすごく分かりやすいと思います。役割分担の明確化は今回の議論の中でしっかりできれば良いと思います。ありがとうございます。

【委員】

私自身が草津市の市民であり、私の住んでいるところの横の道もまめバスが通り、新たにまめバスが停まる場所を作っていただいたところです。近所の方と「町内として利用者が少ないと、この路線が廃線になるかもしれないので利用しなくてはいけない」というようなことを言われて利用しているところがあるのですが、そのまめバスが、乗っていいものなのか非常に分かりにくいところがございます。

チラシやまめバスの車体を見ても、御説明を聞いても、身体が不自由な方、高齢の方、民間路線バスではカバーしきれない交通不便な場所に住まれている方の移動手段というところを優先したいということかと思うのですが、その行政の想いが市民にまで本当に伝わっているのでしょうか。将来的に私が運転できなくなった時に、「このバスがあってほしいな」「買い物に行くのに乗れたらいいな」と思う一方で、今現在は、乗って良いのかよく分からないという話をよく聞きますので、「どなたにもお乗りいただけます、ただし交通弱者に対しては配慮してください」、ということが伝わる表現が必要ではないでしょうか。

【事務局】

まめバスについては、どなたでも御使用いただける公共交通機関となっております。今御意見をいただいたように、実際に、このコミュニティバスに乗っていいのか、自分が乗れる対象なのかが分からない方もおられると思いますので、その点は、まめバスマップを配るタイミングや、広報くさつ、ホームページを活用しながら、どなたでも利用していただける、地域に根付いた移動手段であることの周知を実施していきたいと思っております。

【会長】

公共交通というのは、二つで明確に定義できます。一つは乗り合い制です。自分だけが貸切るのではなく、知らない人でも一緒に乗ることができます。二つ目は誰でも使えることです。公共交通であるからには、誰でも使えるというのは当たり前です。この定義を外したら公共交通ではありません。市から市民の皆さんに、今後とも明確に伝えていただくことが必要だと思います。

【委員】

車に書いておいてもらったら分かりやすいと思います。

【委員】

今の発言を聞いて「そういう方もいるのだ」と私は感じました。

というのも、私は障がい者の支援をやっていますが、何日か前に、障がい者自立支援協議会の相談部会の中で、相談員さんの発言に「まめバス」のことが初めて出ました。その時の内容は、今の御発言とは真逆で「今までの公共交通は乗りにくかったが、まめバスは乗れるのですごく活動が増えた」とのことでした。

今まで障がい者の方や高齢者の方が、健常な方と全く違う公共交通の利用をしていたところを、車いすの方でも誰でも使えるユニバーサルなものにしようと進めてきた結果、一般の方が「乗れるのか」とびっくりされていたことが、衝撃を受けているところです。

今、バス協会、タクシー協会、JRなどの色々な交通機関が、障がいのある方の移動面について努力していただいておりますが、経営が成り立たない所では、私どもがやっている福祉有償運送の方で担保しています。大動脈と毛細血管に例えると体を動かす毛細血管にあたりますが、利用者アンケートと併せて福祉有償運送協議会に利用状況や実態を確認していただけるといいのではないかと思います。

例えば、13年前に福祉有償運営協議会が発足した時に、まず福祉有償運送に手を挙げたのはディフェンスですが、その後何社かが手を挙げていただいて以降、増えていかないのはなぜか、であるとか、何がニーズに合っていないのかということも浮かび上がらせていかないと全体の中の課題は見えにくいと思っております。

また、先ほどのまめバスの利用者アンケート実施期間に、一週間程度とあります。まめバスは月曜日から土曜日の運行ですが、月曜から金曜までの平日に対して、土曜日は少し特殊であると思います。

皆様も体験されると思いますが、土日はイベントがたくさんありますので、外出する回数なども変わってくるのではないかと思います。人員の関係もあると思いますが、一週間程度では土曜日の動きの把握が難しいと思います。これがニーズを浮かび上がらせるためのアンケートであるならば、もう少し工夫が必要かと思います。

もう一つは一般市民3000人の無作為抽出で、一世帯に二枚配布とありますが、この頃

高齢者の方では単身世帯がすごく増えてきております。また、学生は単身です。そのような場合はどうされるのでしょうか。

【事務局】

まず、福祉有償運送運営協議会での有償運送の状況やニーズについてです。まめバスの利用者アンケートの方にはそのようなことは書いていないのですが、市民アンケート調査に、「外出する際に介助が必要ですか」という質問を書かせていただいています。その結果、介助が必要という方がおられるようであれば、有償運送をもっと広げていかないといけないなと思っております。また高齢化も進んでいきますので、それもこの市民アンケート調査で確認させていただきたいと思います。

また、先ほど言っていました、土日にイベントがあるということについてです。まちづくりセンターや地域のイベントは土日がメインになってくる一方で、まめバスの一部路線は土曜日に運行していないところがあるほか、デマンド型乗り合いタクシー「まめタク」は平日のみで運行しており、土曜日運行の要望を地域からもいただいています。この地域公共交通計画を新しく見直す際に土曜日運行も含めて地域の意見を聞きながら検討していきたいと思います。

それから、1人で住まわれている高齢者世帯に今アンケートが2枚配布されるかもしれないという点です。無作為に選びますので、1世帯1人で住んでおられる方にも、2人以上で住んでおられる方にもアンケートをとりたいと思います。そのため1世帯に1人で住まわれている方のところには2枚送付するという形になりますが、必ず1枚は返してもらえそうな形でしっかり意見を聞いていきたいと思います。

【委員】

そういう時、答える側は結構神経質になられると思います。一人暮らしの方の気持ちというのは非常にセンシティブなところがありますので、アンケート自体に答える気持ちがなくなってしまう可能性があります。無作為で送るということではなく、もし御配慮いただければ、大変な作業にはなってしまいますが、文言の中にも「お一人でしたら」という様なことを明確に書いてはいかがでしょうか。それからお年寄りの方は文字が小さいと見えにくいですから文字の大きさなども明確にする必要があります。それから視覚障がいの方や色々な障がいのある方に対しても、答え方など是非御配慮いただきたい。「答えたくても答えられない」ということがあれば非常に惜しいので、その辺りは非常に細やかにやっていただきたい。

【事務局】

今いただきました御意見につきましては、十分に配慮してまいります。また無作為抽出とは言いますが世帯主を選ばせていただくため、何人で住まわれているかという事も分かりま

すので配布枚数なども含めて丁寧に対応していきたいと思います。

【会長】

障がいをお持ちの方に対するアンケートということで、福祉有償運送協議会で利用実態などの調査をされているのであれば連携していただければと思いますが、その予定はありますか。

【事務局】

アンケートに関しては無作為に選ばせていただいた方のアンケートとなっているのですが、このほかに高齢者施設、デイサービス等の施設に関しましては、障がいをお持ちの方が通われている施設もありますので、ヒヤリング調査にて把握していきたいと思っております。障がい者の方の意見も地域公共交通計画に含めないといけませんので、違った接し方にはなると思いますが、電話で直接ヒヤリングを実施させていただきたいと思っております。

【会長】

このような形で可能な範囲でフォローしていただくということでよろしいでしょうか。

【委員】

ありがとうございます。効果的なアンケートだと思います。

【委員】

アンケートについて、よそからの通勤者の方とか通学者の方が多いと書いてあったのですが、その方たちへのアンケートは別途実施されるのでしょうか。

【事務局】

全ての企業に行くのは難しいので、大きな企業などを何社かピックアップし、事業所を訪問して意見などを聞かせていただきたいと思いますと思っております。

【委員】

資料1-4のスケジュールの中の、(4)公共交通に関する意向調査の⑤目的地となり得る事業所ヒヤリング調査、は具体的にどのような調査をされるのでしょうか、また大口の中には立命館大学も入るのでしょうか。

どのような調査をされるのかと、「目的地となり得る」という文言が少し分かりにくいので、お答えいただけますか。

【事務局】

目的地となり得る事業所は、企業をメインとしております。

また、大きい企業だけでは意味がありませんので中小企業も含めて事業所に御協力をいただいてアンケートを取るような形にしたいと思っております。

一つ例をあげますと、オムロン様には「まめバス」も含めて公共交通で県外もしくは市内からも通勤されている方がおられます。すべて市でやることは難しいので、事前に十分な説明を企業にして色々と御協力いただきながらアンケート調査を実施したいと思っております。そして、大学につきましては、④の集客施設の利用者でアンケート調査を検討しています。

【委員】

資料8ページ、目指す公共交通ネットワークでは、分かりやすく役割を図示されていますが、基幹交通の所に民間路線バスとあります。JR西日本も基幹交通の役割を担っていると考えておりますが、こちらに鉄道がないのは、何か意図があるのか、それとも別に考えがあってのことであるのか、詳しく教えていただきたいです。それから、左側の図示ですが、南草津駅と草津駅があり、それぞれが一つの生活拠点に行っている形になっています。しかし、南草津駅からしか行けない生活拠点もあれば、草津駅からしか行けない生活拠点もあり、そこを鉄道でつなぐ事も考えられると思っております、この図の意図も教えていただければと思っております。

もう一点、アンケートについて、郵送でという説明がありましたが、10代、20代の若い方もいますので、QRコードを付けるなどしてスマートフォンで通学中の時間などに回答できるような形にできるのか教えていただければと思います。

【事務局】

8ページの図で基幹交通にJR西日本が入っていないことに関してですが、こちらは地域の路線バスやコミュニティバスを再編する際に、地域の方が駅まで行く基幹交通と、その支線交通・補完交通をイメージしてもらうために書いております。地域の方への説明のため、バスやタクシーをメインとして書かせていただいております。地域から地域への移動においてJRが基幹交通として重要だというのは分かっておりますので、次回、地域に入る際は、JRが基幹交通であることを説明しながら取り組んでいきたいと思っております。こちらの図に関しましてはバスをメインに書かせていただきましたのでJRの記載がなかったことは申し訳ございません。

それから、アンケート調査に関しましては、QRコードを案内文に載せて、QRコードから回答していただけるようにしたいと思っております。

今年度、まめバスの一部の路線でもアンケート調査を実施しましたが、QRコードを利用して回答される方が増えてきています。高齢者の方も最近はスマートフォンなどをお持ち

ですし、返信用封筒に入れてポストに投函しに行く手間も省けますので、そのような点にも配慮してスマートフォンで回答できるようにしたいと思っております。

【会長】

8ページの図には必ず鉄道も入れてください。目指す公共交通ネットワークに鉄道が入らないことはおかしいので、誤解のないようにしていただきたいと思います。左側の図も、鉄道を入れにくいと思いますが、目指す公共交通ネットワークであれば鉄道も入れていた方がいいのではないかと思います。もし鉄道を入れるのが難しいのであれば、鉄道も入っているということを注釈で入れるなど、工夫をしていただければと思います。

アンケートの中身につきましてはもう少し精査していただきたいと思いますが、微調整で大丈夫ですか。何か手を入れられますか。

【事務局】

基本的にはこの内容でさせていただきたいと思います。しかし、配布してから日数もあまりありませんでしたので、一度、委員の皆様を持ち帰っていただいて、内容を見て頂いて追記すべき点などございましたら、事務局に御連絡いただいて、そちらを考慮したうえで実施していきたいと思います。できれば一週間くらいでお願いしたいと思います。

【会長】

数日以内ぐらいにお願いできたらと思います。もしお気づきの点がありましたらよろしくお願ひいたします。

議第1号は承認事項でございますので、この草津市地域公共交通計画の策定について提案通り承認するという事でよろしいでしょうか。先ほど申し上げましたように、若干修正が入るかもしれませんが、基本的な考え方につきましては皆様方に御承認いただいたという形でよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、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いて」、資料に基づき私から説明させていただきます。議第2号の表紙をめくっていたき、「資料2-1」を御覧ください。

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」草津駅接続路線の今後の

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。

まめタク「草津駅接続路線」につきましては、令和4年11月30日から令和5年11月29日までの1年間実証運行をしており、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することとしておりました。

各路線の利用実績につきましては、表のとおりとなります。草津駅山寺新田線については、1月から6月までの運行率が26.6%となり、目標を達成しました。一方で、草津駅馬場線については、1月から6月までの運行率が13.9%となり、目標未達成となりました。「資料2―2」に運行率の推移をグラフで示しており、草津駅山寺新田線については、4月から利用が伸び、草津駅馬場線については反対に利用が落ちていった形になっております。

地域には、毎月利用実績の報告を行っており、4月には実際に地域の集りに参加して利用の促進を行っていましたが、草津駅馬場線については利用が伸びなかったことから、現在の条件による運行では利用者ニーズに適していないと判断できます。

続いて、まめタク「草津駅接続路線」の運行による公共交通事業者への影響について調査した結果になります。

まめタク「草津駅接続路線」の運行にあたっては、既存の交通に悪影響が出ないように公共交通事業者と十分に調整し、実証運行を行っておりますが、今回実際に影響がなかったか確認をするために、タクシー協会に属する事業者およびバス事業者を調査対象として令和元年度から令和4年度までの営業収益および輸送人員を聞き取り調査しました。

タクシー事業者とバス事業者それぞれの営業収益および輸送人員をグラフで示しており、赤色の点線で囲われている部分が、まめタク「草津駅接続路線」による影響がみられるところになります。仮に草津駅接続路線が既存の公共交通に悪影響を及ぼしている場合、グラフが右肩下がりとなりますが、営業収益および輸送人員はともに過年度と同様の推移をしており、大きく減少していないことから、草津駅接続路線による影響は少ないと判断できます。

今後の対応につきまして、草津駅山寺新田線は、当初設定した目標を達成しており、他の公共交通への影響も少ないと判断できることから、令和5年11月30日より本格運行を開始したく考えております。一方、草津駅馬場線は、目標を達成しなかったことから、実証運行期間中の令和5年11月29日までは運行を継続するものの、その後本格運行には移行せず、運行を取りやめます。

事務局からの説明は以上となりますので、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】

山寺新田線の5月6月、利用人数、運行便数が非常に大きく増えていますが、なぜなのか確認されたのでしょうか。

【事務局】

4月に地域の集まりに参加して利用促進をさせていただきました。その中で、山寺新田線の沿線では地域ぐるみでちょっと頑張ってみようかというような形で言っていただき、継続して乗っていただいたのです。同じように草津駅馬場線の方にも入らせていただきましたが、そちらは何人か乗ってみるというような形でおっしゃっていただいたものの、継続的な利用につながらなかったところで差が生まれたと認識をしております。

【会長】

他の委員の皆さん方はどのようにお考えでしょうか。利用者が少ないからある程度やむを得ないところはありますが、仮に、今年の11月末までに利用者が増えてきたとすれば、何か変更があると考えてもよろしいですか。

【事務局】

この今回の対応方針につきましては、ここで一旦承認をいただいたら草津駅山寺新田線は本格運行、草津駅馬場線については11月30日以降取りやめという形は変わりません。

といいますのも、承認いただいたのち、実際には周知の期間が必要になります。11月末までの結果を見て考えてしまうと、利用が伸びたから運行しますというような形の周知にも時間がありません。一旦、1月から6月までの結果を地域の方に報告させていただきますので、今後6月以降の利用に関わらず、結果はこのままと考えております。

【事務局】

少しだけ補足いたします。今回の実証運行は、駅に直接着けるということで、実証運行の前にタクシー事業者さん、バス事業者さんともかなり話し合いをし、今の段階でできるだけ利用者の方にも使いやすいようにという条件で調整をしました。しかし、大通りで競合するような形でのルートであったり、便数がかかり限定された中での実証運行でした。この条件につきましては、そのときできる限り一番いい条件ということでさせていただきました。その中でどれだけ乗っていただけるかということで検証をさせていただいた結果、山寺新田線と草津駅馬場線で明暗が分かれるという状況になったと認識しています。

今回の議題の中で承認いただけましたら、山寺新田線は本格運行に移行していくということになりますので、今こちらの線につきましては検証というか状況を見極めた上で、今後も交通事業者とは調整も継続してさせていただきたいと思っております。その中で、もう少し便数を増やしても大丈夫ではないかなど、条件についても継続的に相談させていただき

たいと思っております。また、もう一度地元の方に入って、馬場にお住まいの方に、本当の意向はどこにあるのか、どうしても駅に行きたいというおっしゃる方がどれぐらいの割合いらっしゃるかとかを調査し、例えば買い物の方に行きたいということであれば、今フレンドマートの方まで既存の路線が行っているの、駅接続ではなくて地域内交通の方を目指すという方向になるかと思えますし、地域のニーズを十分分析した上で、今の駅接続の路線を、もう少し違う条件で再度トライするというような話ができたら、そこについては相談しながらまた検討していけるのではないかと思います。

一旦今回の検証においては結果が出てまいりましたので、こちらで進めさせていただければと考えております。

【会長】

どうもありがとうございます。そのような丁寧な施策展開と申しますか、地元の皆さんとの協議を進めながらということでございます。

それではこれも承認事項でございますので、お諮りします。現在事務局の提案通り承認でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは第2号議案は承認とさせていただきます。

議案については以上となります。

3. 報告

【会長】

それでは、次に、報告案件に入ります。報告いただく案件は1件でございます。報告案件の「地域公共交通の利便性向上を目指した取組みについて」、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「地域公共交通の利便性向上を目指した取組みについて」、資料に基づき私から説明させていただきます。資料を御覧ください。

まず資料3-1から3-5まではA3になっておりますので、最初に開けていただくと、御覧になりやすいかと思います。

まず資料3-1についてですが、草津市の公共交通の現状といたしましては、草津市内には、民間路線バス（近江・帝産・滋賀バス）とコミュニティバス「まめバス」が主な移動手段となっておりますが、コミュニティバス「まめバス」については、運行開始から10年以上が経過し、2024年の運転手労働時間の短縮に伴い、現状の運行内容では運行を継続することは困難であることから、現在のニーズを把握し、路線を見直すことにより、費用対効果および利便性の向上を目指した公共交通ネットワークを構築する必要があります。

また、コミュニティバス「まめバス」は年間1億円以上の運行経費が発生しており、公共交通の再築の際には、ニーズにあった路線再編、民間路線バスとまめバス、まめタクの公共交通機関の役割分担の明確化、サイクル&バスライドの推進、バス待ち環境の改善を行っていきたいと思っております。

これらの取り組みを実施する際には、地域や地元企業様、運行事業者様と行政が連携していく必要がございます。具体的の方針としましては、右側に書かせていただいておりますとおり、まずは市民ニーズ、公共交通の現状把握をさせていただきたいと思っております。

また、各地域の生活拠点の設定、交通拠点の選定をさせていただきたいと思っております。公共施設や商業施設の生活拠点に公共交通を接続する際にはバスの乗り換えも発生しますので、待っておられる利用者様のバス待ち環境の改善、停留所にベンチや雨除けの設置など。また、生活拠点ができますので、元気な方は自転車で停留所まで来てバスに乗り換えていただけるサイクル&バスライドの強化をしていきたいと思っております。また、買い物サービスなどの提携先企業や店舗との連携ですが、「まめバス」も含めた運行ルート沿いには利用者様が使いたい商業施設等もございますので、そちらと積極的に協定を結ばせていただいて、公共交通の利用者増加と商業施設の利用者増加で、地域全体が活性化していけるような取り組みを実施していきたいと思っております。また、何度も御説明させていただいておりますとおり、民間路線バスと「まめバス」、「まめタク」の公共交通機関の役割分担の明確化を

させていただきたいと思います。

これらに取り組むことによって、公共交通の利便性向上と地域の活性化、高齢者を含めた地域住民の外出機会の創出、また運行経費の削減が図れると思っております。これらの取り組みを進める中にステップがございまして、まず、「ステップ0：事前準備」につきまして、事務局の方で草津市内に今後、路線バスやコミュニティバス、またデマンド型乗合タクシーなどが運行しているか、またその利用状況の方を整理させていただきます。

その次に「ステップ1：地域への説明」。こちらは現在、地域の方に路線再編を含めて説明をさせていただいております。こちらに関しましては、まちづくり協議会や町内会の役員の皆様に対して、草津市の公共交通の現状、課題、移動手段の確保に向けた取り組み内容や、今後の進め方について説明を行っております。

次の「ステップ2：現状の把握、課題の整理」。それぞれの地域に特徴がありますので、その地域の特徴に応じた公共交通を確保する為に、アンケート調査、ワークショップなどにより、現在の地域の移動手段や公共交通に関する課題を整理したいと思います。

その次の「ステップ3：対策を検討する」では、アンケート調査や動態調査などを地域の皆様からいただきました御意見を元に、生活拠点を中心とした循環路線バスに加え、「まめバス」「まめタク」による移動手段を検討いたします。

実際にどのような再編をしていくかにつきましては、資料3-2、資料3-3となっております。草津市内で地域が色々ありますので、一つだけピックアップさせていただきまして、今回御説明させていただきます。路線で言いますと、コミュニティバス「まめバス」笠縫東常盤線の再編の方向性とイメージになっております。

こちらはイメージと書かせていただいております。というのも、これから地域とワークショップとか意見交換をする中で、どのような形で「まめバス」と「まめタク」、路線バスを使い分けるか、それらもこれから決定していきますので、あくまでもこちらはイメージとして見ていただけたらと思います。

今現在、コミュニティバス「まめバス」笠縫東常盤線は、赤色の点線で描かせていただいた路線です。右下の草津駅西口を出発しまして、左側の琵琶湖沿いまで運行している状況です。

路線再編の内容としましては、まずは生活拠点を地域の方と設計させていただきます。まずは地域の方が催しとかで集まれるまちづくりセンターが生活拠点のひとつ目となっております。

次は商業施設です。常盤学区では上の方に書いているバローが7月7日にオープンしました。これまでこちらの常盤学区の方は商業施設がなかったので、駅の近くまで「まめバス」などを使って行かれていたのですが、新たに商業施設ができましたので、これからは、地域の意見も聞きながらですが、このバローが生活拠点になってくると考えております。地域と

しても、生活拠点に公共交通を集めて、そこから利用目的に応じて乗り換えていただくという方針も持っておられますので、笠縫東常盤線に関しましては今まで赤の点線で示させていただいている通り、琵琶湖前まで運行していたのですが、大通りの生活拠点だけを運行する形の青色の実線に再編したいと思っております。

今まで運行していたところとか、公共交通が通ってなかったところを、どのような形に再編していくかと言いますと、まずは生活拠点となるまちづくりセンターや商業施設まで出させていただかないといけませんので、次のページになります。

先ほど言いましたとおり、元気な方は自転車などでまず生活拠点に来ていただき、また高齢者や障がいをお持ちの方に関しましては、デマンド型乗り合いタクシー「まめタク」で拠点まで来ていただく形になります。

資料3-3の点線につきましては、まだデマンド型乗合タクシーの路線のイメージとなっておりますが、こちらの運行ルートや停留所の場所につきましては、これから地域との議論になっていきますので、あくまでも案で書かせていただいています。

例えば、琵琶湖沿いの左側の志那とか志那口の方に関しましては、まずは生活拠点となるまちづくりセンターやバロー、J A、高齢の方が行かれる病院などの生活拠点にルートを設定させていただいています。

駅を利用されたい方は生活拠点、または浜街道沿いに近江鉄道バスも通っておりますので、そこと同じ場所にデマンド型乗合タクシーの停留所を設定させていただいて、できるだけスムーズに乗り換えていただけるような形で進めていきたいと思っております。

バローに関しましては最近できましたので、まだ停留所が設置できておりません。これからバス事業者さんや滋賀運輸支局様を含めて調整させていただきます。また、運行ルートは通っておりますので、停留所を新しく設置する際には、地域の方にも周知していきたいと思っております。

このような形で生活拠点を拠点として運行、公共交通を再編していきたいと思います。地域によって特性が違いますので、地域とはワークショップなどを通してどちらを拠点にするかなどを設定していきたいと思っております。

次に、資料3-4を御覧ください。こちらがスケジュールになっております。まめバス笠縫東常盤線と書かせていただいています。他のルートでも再編がございますので、全体の再編のスケジュールだと思っていただければと思います。

まずは「ステップ1 地域への説明」を地域によって異なりますが6月から7月にさせていただきます。

並行して、利用者や地域に住まわれている方に、全戸配布のアンケート調査を実施させていただきます。ここに出てきた意見を含めて、まずは市の方で案をつくらせていただきます。まず土台がなければ議論が進みませんので、ある程度草津市で案を作らせていただい

て、そこから8月から9月、また12月のワークショップで地域の方に会館とかに集まっていただいて、実際にどのようなルートやダイヤが良いのかなどの意見を聞き、最終的には「ステップ3 対策」を検討していきたいと思っております。また、対策を検討した後、その対策案をもって市の内部で予算要求をしていかないといけませんので、年内には運行ルートやダイヤをおおむね決定していきたいと思っております。

そして、令和6年4月1日に運転手の労働時間の改正もありますので、それに合わせてデマンド型乗合タクシーの導入や既存の「まめバス」の路線再編について実施していきたいと思っております。

最後に、テレビではトラック運転手が労働時間の改正で荷物が運べないということしか取り上げられていませんが、実際には、地域の方にも説明していますように、バスの運転手やタクシー、ハイヤー運転手についても同じように労働時間の改正がありますので、今までどおりの運行は厳しいことを御理解くださいという形で御説明させていただいています。

こういう背景があるので、各地域において公共交通を維持するためには、こういう役割分担の上で公共交通を考えていきたいという形で御説明をさせていただいています。足早ですが、説明は以上です。

【会長】

ありがとうございました。この報告事項は、報告事項ですから本日御承認いただくものではありませんが、議1号で公共交通の枠組みを少し変えていくという提案がございました。それを具体的に地域に落とした結果、こういう形で推進しているというようなことでした。何かお気づきの点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。

一応報告という事で承るという事にしておいてよろしいでしょうか。地域の反応はいかがでしょうか。

【事務局】

地域には色々な御意見がありますので全てを反映するのは難しいです。やはり、駅に行く方は通勤・通学の方が多いですが、高齢者や障がいをお持ちの方は、近場の郵便局とか病院に頻繁に行かれます。「まめバス」は大きい通りしか走れず、家の近くまで行きませんので、「まめタク」があれば、家の近くに停留所が設置でき移動が楽になるほか、タクシーの運転手さんも荷物を載せてくれたりしますので、非常に良いのではないかという反応もあります。ただ、今まで「まめバス」が走っていたところなくなるのは少し抵抗があるという御意見をいただいておりますので、そこは地域と一緒にどちらを進めるべきなのかについて慎重に議論していくべきかと思っております。

【会長】

慎重にしていられないといけないと思いますし、今後の持続的なシステムを考える上で重要な視点だと思いますから、どうぞよろしくお願いいたしますと思います。

【委員】

質問というより認識の確認になりますが、資料3-1「草津市の公共交通について」の中で、左側の中段にコミュニティバスが「年間1億円以上の運行経費」が生じていると記載がある。これが大きな費用負担となっているため、まちづくりの移動媒体の手段を考えるというスタンスの認識で行政さんがおられるのなら、余り手厳しいことは言いません。しかし、弊社はバス路線で、ここにいるバス会社の各社も赤字なのです。そのような認識でまちづくりの移動媒体を考えると言いますのは、厳しい発言になりますが、赤字を出しつつも何とかコロナが収束して利用者が戻りつつある中で踏ん張っている事業者からすると、「うーん」と気になる所があります。金額ありきになるとは思っていませんが、このようなまちづくりの交通網を考える折に、具体的な額を記載するのはどうなのですか。参考までに、お知らせ願えればと思います。

【事務局】

はい、御指摘ありがとうございます。決して赤字が多いとか、市民の皆さんの税金でやらせていただいて、大変に経費がかかったということではなくて、単に公共交通を支えていく上で、ある程度お金がいるということを市民の皆さんに御理解いただかないといけないという思いで書かせていただいています。決して赤字だから再編するということではありません。2024年問題で、バス事業者さんの方からは運行者の確保も難しく少し距離を短くしてもらわないとなかなか運営が成り立たない。一方で、税収は青天井ではないので市民の皆さんの財布を使うのは慎重に、ということを考えますと、やはり利便性を高めることが重要になってきます。例えば、今まで以上により細かく丁寧な運行になる一方で、乗り換えの不便さが出てくる、というように利便性を高めつつ、効率も良くするということが必要になります。志津学区で「まめタク」を最初に導入させていただいた時に、うまく乗り換えしてもらえるのか、もしくは本当にそれだけニーズはあるのかなというのは思っておりました。けれども、志津学区の地域に入らせていただいて、「まめタク」が一定の補完交通の役割を担っているという良い仕組みができましたので、これを地域全体に広げることで、ある程度効率的で持続可能な公共交通をつくっていくというような形で考えていけるのではないかと考えています。

今回、地域公共交通計画を作る中でこの仕組みをしっかりと続けていこうということで大きな柱にさせていただいています。民間の事業者さんが大変厳しいという御意見も重々わかっております。ただ、民間事業者さんなしでは公共交通は支えられないということもわかっておりますので、ここは連携しながら進めていきたい。決してお金ありきということとはな

くて、市民の皆さんのニーズや安心感を満たす公共交通の実現を、事業者さんと市が協力しながら地域の総ぐるみとして今年度から新たに取り組んでいきます。それを支える運送事業や福祉の事業とうまく連携し、何らかの手段で移動ができるというシステムの形をしっかりと作っていくことが大事だと思います。ですので、決してこれはお金ありきということではないということで御理解いただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。我々は地域公共交通の活性化および再生について議論しているわけであって財政的な問題に正面から取り組む委員会ではありません。しかし、どのくらいの費用がかかっているとか、それを誰が負担しているのかとか、ということを協議会のメンバーで共通認識を持つということは非常に重要だと思います。今までも意見を出していただいて、事務局にお答えいただきましたので、結構かと思います。我々は、財政的な問題を見捨てて進むことはできません。財源をどのように確保したらいいかということはこの場ではなかなか議論できませんが、色々な視点から今後持続的な公共交通をどういうふうの実現していけばいいのか、という議論につなげればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、予定時間に近づいてきたのですが、滋賀県で少し予定していただいている資料があると聞いておりますので、お願いできますでしょうか。

【委員】

お手元のチラシを御覧ください。滋賀県では2040年代を見据えて地域交通のビジョンの策定を進めております。ビジョンの策定にあたっては、目指す地域交通の姿を地域の皆さまと共有していくこと、そして目指す姿の実現に向けた費用の分担の在り方について検討を重ねていくことを、様々な方の意見を頂きながら進めていきたいと考えています。そのための取組みとして「滋賀の公共交通みらいアイデア会議」と名付けた活動を始めております。

具体的には、道の駅や商業施設等に出向き、その場にいらっしゃる皆さまに直接話を聞くこと。加えて、県下19の市役所・町役場の来庁者の方々から御意見を頂くことを考えております。草津市にも8月31日に市役所の一部をお借りし来庁者の方からお話を聞く予定となっています。ここで頂いた御意見ですが、10月28日の土曜日にイオンモールにあるイオンシネマ草津の1つのスクリーンを開放して県民のフォーラムを開催したいと考えております。ここは対面だけでなくオンラインも併用して、御参加の皆さまがリアルタイムに意見交換をできるフォーラムにしたいと考えております。県民フォーラムにお越しいただくのが難しい場合はQRコードからアンケートに回答できるようになっていますので、よろしければ皆さまからも回答いただけると嬉しく思います。

また、ツイッターでも情報を出しておりますので、そちらでも皆さまの御意見をツイートいただけたらありがたいと思っております。皆さまの御意見をいただいて目指す姿の共有を進めていきたいと思っておりますので、皆さまの御参画を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。

【委員】

事故の状況を話させていただきたい。先週、草津警察署管内で2件の死亡事故が発生しました。今年に入って死亡事故が6件6名となってしまいました。去年、草津警察署管内、栗東市と併せて1年間で2件の死亡事故だったのが、半年で既に6件となっている。この背景には、コロナが5類になり人の動きが活発に増えていることがあります。死亡事故だけでなく、事故の件数も1.3倍、けが人の数も1.3倍に増加している。先週の2件につきまは、1件は栗東市内での事故でしたが、亡くなった方は草津市の方でありました。草津警察署管内、草津市の事故が増えております。特に、バイク・自転車が絡む事故が非常に増えている。皆さまも車を運転されると思いますし、事業者の方はこのことを紹介いただき、交通安全に寄与していただければありがたいと思います。

【会長】

情報提供ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。なければ、以上をもちまして本日の会議は終了とさせていただきます。

委員の皆様、どうもありがとうございました。

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、これをもちまして第 28 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

.....

.....