

第29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10月25日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第29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10月25日（水）10時00分から12時00分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：12名（順不同）

塚口委員、西村委員、北村委員、新委員、辰野委員、野村委員、加藤晶久委員、前野委員、野田委員、妹尾委員、田中郁代委員、松尾俊彦委員

■欠席委員：16名（順不同）

樽井委員、福島委員、池崎委員、加藤幹彦委員、辻委員、南委員、宮下委員、古澤委員、布施委員、松尾武文委員、糸委員、野口委員、若月委員、金森委員、永池委員、田中三男委員

■事務局：

一浦部長、杉田副部長、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12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。

なお、今回の協議会も、草津市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タンツ株式会社様に事務局として参加していただきますので、よろしくお願ひいたします。

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が議第3号に関する資料
- ・資料4が報告1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。

なお、資料1およびまめバスマップおよびまめタクマップについては当日配布とさせていただきます。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。

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3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活性化再生協議会規約の改正等について」、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

はい、議長。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等について」、説明させていただきます。資料1を御覧ください。

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正等について、承認を求めるものであります。

今回は、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正等につきましては、令和5年10月に道路運送法が改正されたことに伴い、草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会として、新たに草津市地域公共交通運賃協議会を設置する必要があることから、規約改正等を行うものでございます。

まず初めに、法改正に伴い新たに設置する草津市地域公共交通運賃協議会の概要等について御説明させていただきますの、次のページのA3の資料を御覧下さい。

今回の改正については、これまで「地域公共交通会議」にて協議されていた協議運賃について、道路運送法の改正に伴い、独占禁止法に抵触しない形で協議を行うことが義務付けられたことから、新たに「運賃協議会」の設置が必要となるものであります。当該運賃協議会では、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要

がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議を行うものであり、現時点で当協議会に諮らなければならない運賃形態をしておりますのが、コミュニティバス「まめバス」とデマンド型乗合タクシー「まめタク」となります。

今回、新たに設置する「運賃協議会」については、地域公共交通化再生協議会の新たな分科会として位置づけるものであります。

次に、運賃協議会の開催方法としては、独占禁止法に抵触しないように構成員を限定し、地域公共交通会議とは別のかたちで開催が必要となりますことから、地域公共交通会議と連続して協議を行う場合、地域公共交通会議議構成員を退室又は別室で協議を行うなど同一に協議しないように留意が必要となります。

次に、協議運賃の協議にあたり、あらかじめ公聴会を開催し、住民、利用者、利害関係者の意見を聞く必要があります。ただし、公聴会とはあくまで法令上の例示にすぎないため、代わりにその他の方法での意見の聴取でも可能とされており、例で言いますとパブリックコメント、市政広報誌、自治会への説明会、業界団体を通じた事業者説明がございます。

当協議会としては、今後の案件内容に応じて、開催手法を検討してまいります。

右側のページを御覧下さい。現行としては、地域公共交通会議において、運行ルートや停留所の位置等の運行内容と、運賃については承認をいただいたうえで、事業者から国へ申請を行っておりましたが、改正後については、当協議会は地域公共交通会議と運賃協議会を同日に開催することから、まずは、あらかじめ①の公聴会等を実施し、次に、地域公共交通会議で運行内容について承認をいただき、次に、運賃協議会において協議運賃について承認をいただくものであります。運賃協議会終了後については、運賃協議会から事業者に対して「協議が調っている証」を発行し、事業者は協議の調っている証も併せて国へ申請する形になります。

なお、法定協議会の構成員の選任や委嘱に関しては、当協議会終了後に行います。

次に、資料1の3ページを御覧下さい。

今回、草津市地域公共交通化再生協議会の分科会に新たに運賃協議会を位置づけることから、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約を改正いたします。

まず初めに、改正する規約の名称は草津市地域公共交通活性化再生協議会規約です。

次に、改正理由ですが、従来「草津市地域公共交通会議」にて協議されていた協議運賃について、道路運送法の改正に伴い、独占禁止法に抵触しない形で協議を行うために、新たに草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会として「草津市地域公共交通運賃協議会」を設置するものであります。

次に、改正内容ですが、次のページの新旧対照表も併せて御覧下さい。改正内容は第24条の分科会で、これまでの「分科会は、草津市地域公共交通会議および草津市有償運送運営協議会とする。」を「分科会は、草津市地域公共交通会議、草津市有償運送運営協議会および草津市地域公共交通運賃協議会とする。」に改めるものであります。

次に、施行期日ですが公布の日とします。

以上が草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正内容となりますが、1の5ペー

ジから10ページが規約の改正案となっております。

次に、資料1の11ページを御覧下さい。

今回、分科会として設置する草津市地域公共交通運賃協議会の要綱を新たに策定します。

策定理由は、先程と同様に従来「草津市地域公共交通会議」にて協議されていた協議運賃について、道路運送法の改正に伴い、独占禁止法に抵触しない形で協議を行うために、新たに草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会として「草津市地域公共交通運賃協議会」を設置するものであります。

策定内容としては、資料1の12ページを御覧下さい。

第1条の設置目的といたしましては、道路運送法の規定に基づき、草津市内の各地域の需要に応じ、住民の生活のために旅客の運送を確保し、各地域の実情に即した旅客を実現するために必要となる事項を協議するため、草津市地域公共交通運賃協議会を設置するものであります。

第2条の所掌事務としては、本市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様および運賃または料金等に関する事項およびその他公共交通に関して運賃協議会が必要と認める事項とします。その他委員や任期等の規定につきましては、現行の地域公共会議の要綱を踏襲しておりますので、説明は割愛させていただきます。また、規約および要綱の内容につきましては、事前に近畿運輸局に確認していただいております。

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。

誠に簡単ではございますが、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。なにとぞ、よろしく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。枠組みが少し変わったということですので、滋賀運輸支局様から、もし何か補足説明があれば、お願いできますか。

【委員】

草津市におかれては、10月1日の施行からこの短期間で作成していただき、ありがとうございました。何点か補足いたします。概要等で御説明いただいておりますが、独占禁止法に抵触しないかたちということで、今回の法改正でタクシー運賃と鉄道運賃等が協議運賃にできることに伴って、このような見直しがされています。

国土交通省としては、一体的に運賃を協議すべきということから、今までは地域公共交通会議等で運賃を諮っていたのですが、運賃に関しては公正取引委員会等から会議を分けるようにということで、ちょっとややこしい手間のかかる手続きになっています。

細かいことですが、まめバスは、通常の協議運賃で、デマンド乗合タクシーのまめタクは

本来、軽微運賃の届け出でも可能ですが、草津市においては協議運賃で提出されているので、今後も協議運賃として、まめバスと同様に協議していただければと思っております。

もう1点、資料1-1の「3. 協議運賃の協議にあたり、あらかじめ公聴会その他の措置を行う必要」のところで、例として、「①パブコメ、②市政広報誌、③自治会への説明、④業界団体を通じた事業者説明」とありますが、③・④についてはセットで行っていただくよう、当局から申し上げております。草津市においては、②市政広報誌で実施されるということなので、あまり関係はないとは思いますが、今後もしされるのであれば、③・④はセットでお願いします。

最後に、規約に関して、もう少し分科会が運賃の協議のみをするというのを強く出したほうがいいので、運輸支局と草津市で相談させてもらいたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

【会長】

今日、説明のあった要綱等、文書化されたものにおいて、何か記述を改めたほうがいいのかという御発言かと思ひます。規約等について、運輸支局と草津市で、現場レベルでいろいろと調整していくということで、よろしいですか。

【委員】

はい、そうです。もう少し文言や文字を直したほうがいいのかというのがありますので、細かい所を調整させていただいて、大筋の内容は変わらないかたちでさせていただこうと思ひております。

【会長】

ほかに御意見・御質問等がございますか。今、運輸支局から補足説明があったように、暫定的なこともあり、文章の整理をしていきたいということでした。事務局にお尋ねしますが、今日は、主な流れを承認し、文章の細かい所については、運輸支局と事務局にお任せするというところでお考えでしょうか。

【事務局】

はい、おっしゃっていただいたとおりで、概ね内容を承認していただき、この後、運輸支局と規約の細かい記述を調整させていただきます。最終的な内容については、次回の協議会を12月に予定しておりますので、そこで御報告させていただければと思ひます。

【会長】

委員の皆様、そういう流れで御了解いただけますか。

【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。

【会長】

続きまして、2つ目の議事であります「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更について」、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第2号「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更について」、説明させていただきます。資料2を御覧ください。

「まめバス『商店街循環線』の運行経路の一部変更」につきましては、令和2年度に東草津地域の4町内会、場所と言いますと右側のページ上段の地図の右寄りにあります⑩柳橋前から⑬砂原会館前の停留所周辺の地域となります。この地域からまめバス運行の要望があったことから、令和4年10月から既存路線の「商店街循環線」の一部の便の運行経路を変更し、当該要望箇所に運行いたしました。

運行開始の際に目標利用者数を設定し、1年間運行いたしましたが、利用実績が目標利用者数を下回ったことから、当該路線を令和4年10月以前の運行経路に変更します。

運行概要としては、路線名が「商店街循環線」、運行便数が「平日12便、土曜日8便」でそのうち赤字の便数が東草津地域の4町内会に運行しておりますので、運行ルートとしては2系統ございます。現状の運行ルートを御説明させていただきますので、右側のページの上段の地図を御覧ください。

当該路線の1つ目の運行ルートは「ルート①」で黒色の実線です。まず「①草津駅東口」を出発し、「②アーバンホテル草津」、「③図書館前」、「④西草津一丁目」、「⑤オムロン北門」、「⑥グリーンピア東口」、「⑦高校前」、「⑧立木神社前」、「⑨道灌蔵」、に停車し、そのまま商店街を北に進行しまして、次に「⑮、⑯、⑰」に停車し、最終的に「草津駅東口」まで循環するルートが1つ目の運行ルートです。

次に2つ目の運行ルート、東草津地域の4町内会に運行する「ルート②」です。

ルート①と同様に「①草津駅東口」を出発し、「⑨道灌蔵」までは同様のルートを運行し、「⑨道灌蔵」通過後は、赤の点線の方に右折し、「⑩柳橋前」、「⑪大上歯科前」、「⑫上東児童遊園前」、「⑬砂原会館前」の東草津地域の停留所に停車し、その後は「⑭くさつ夢本陣」に停車し、最終的には「草津駅東口」まで循環する運行ルートとなります。

次に目標利用者数ですが、「9,160人」と設定しており、これまでの商店街循環線の利用実績や新型コロナウイルス感染症の影響を考慮した年間目標利用者数「8,660人」に草津駅からの利用を除いた各停留所の年間利用者数の平均(250人)を、新設する停留所4か所分加えて算出したもので、こちらの目標利用者数については昨年度の協議会で承認をいただいております。

次に利用実績ですが、令和4年10月から令和5年9月までの利用実績が「8,544人」と目標利用者数を下回りましたので、目標利用者数を未達成となります。

また、一部の便が東草津地域へ運行することになったことで、運行時間が「18分」から「33分」に伸び、これまで利用されていた方が利用されなくなった等の影響が大きく、全体的に利用者が減少しております。それに加え、東草津地域の4町内会を対象にアンケート調査を実施しましたが、国道1号に路線バスが運行していることや他の移動手段があるので、まめバスは利用しないという回答が多くありました。

これらの目標利用者数を達成していない状況等を踏まえて、今後の対応といたしまして、「商店街循環線」は、目標利用者数を達成しなかったため、令和6年3月31日をもって東草津地域の4町内会への運行を取りやめ、令和6年4月1日からは、当該路線を令和4年10月以前の運行経路である「ルート③」に変更します。

「ルート③」は右側のページの下段の青色の運行経路となり、東草津地域の赤色の停留所については廃止し、令和6年4月以降は全便がこれまでの「運行ルート①」と同様の運行ルートで運行を開始します。

なお、今回停留所を廃止する東草津地域の4町内会については、再度、アンケート調査等を実施し、地域の公共交通のニーズを調査した上で、地域と協議し、デマンド型乗合タクシー「まめタク」の導入等を検討します。

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。資料にあるようにネットワークを若干修正するという事です。やむを得ない事情等で廃止される停留所、それから、ネットワークもあるわけですが、廃止後の対応も事務局でも考えられているようです。

それで、委員の皆様方に運行経路の変更について御質問・御意見があれば、伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

砂原地域に住んでおり、去年、路線バスができたということで、地元ではだいぶ歓迎され

ていまして、いろいろと宣伝もされていましたが、今回の説明でいくと、やめようということです。先ほどの説明で、地元のアンケートを取るとおっしゃっていましたが、アンケートを取った上で廃止するかどうかを決めるということですか。また、地元には、事前説明はされているのでしょうか。

【事務局】

事務局としては、今回、この協議会で諮らせていただき、地域にも廃止の説明に入らせていただこうと思っております。アンケート調査については、運行開始後に実際に地域の4町内会にアンケートを配らせていただいたところ、普段は国道の路線バスを使われている方が非常に多く、駅に行くより志津のフレンドマートに行く手段が欲しいという高齢者の方からの回答を多くいただきました。

そういうニーズを考えると、志津学区にデマンド型乗合タクシーのまめタクが4町内会の近くまで走っているのですが、運行ルートを東草津のほうに持っていき、実際に買い物等に使われている方のニーズに応えていくべきではないかと思っております。

一旦、まめバス「商店街循環線」については廃止になりますが、今後、地域に入らせていただき、まめバスとは違うかたちで移動手段を確保は検討してまいりたいと思っております。

【委員】

大体、わかりました。路線ができたということで、地元では非常に歓迎されていましたが、その廃止は、相応の地元の意見がないとできないと思います。それでやむを得ないということであればいいのですが、やめてほしいということであれば、再検討してほしいと思います。できたばかりなので、すぐに廃止というのはいかがなものかという感じです。

【会長】

本日までに廃止について、地元の皆様に直接、説明はされていないわけですか。

【事務局】

直接、町内会には御説明しておりませんが、事前に運行開始するときには、目標利用者数を設定して運行させていただくと、地域には御説明させていただいております。毎月、目標利用者数に対する利用状況等も、各停留所等に貼らせていただいております。そのかたちで一定程度、地域に説明はしておりますが、廃止について、対面での御説明はしていない状況になっております。

【会長】

どういう条件を満足しなかったら廃止するかもしれない、ということはお伝えしていたのでしょうか。

【事務局】

それは、運行開始する際に事前に御説明させていただいております。

【委員】

廃止する停留所の利用人数はわかりますか。

【事務局】

まめバスの利用人数については、常に何人乗り降りしたのかは、把握しておりませんが、実際に1週間、市の職員が乗り込んで、利用者数を数えさせていただきました。1週間で実際に乗り降りされたのが、柳橋前が3回、大江橋前が10回、上東児童遊園前が9回、砂原会館前が4回でした。1週間、乗らせていただいたのですが、一緒の方が乗られているのがわかりましたので、実人数ではなく、停留所で乗り降りされた回数になります。

商店街循環線にはいろいろな停留所があるのですが、全体で言うと、4町内のルートは全体の6.7%が利用されているかたちになります。

【委員】

ほかの停留所より、数字が多いのか少ないのか、わからないのですが、その辺も踏まえて、廃止の方向になったのでしょうか。

【事務局】

はい、そのとおりです。

【会長】

ほかにかがででしょうか。特にないようなので、以上で審議を終了とさせていただき、承認とさせていただいてよろしいでしょうか。

その前に、協議会として決めた後、地元の皆様には丁寧に御説明いただくようお願いしたいと思います。完全に廃止にして、その後、どうするのかという施策がまったく何もないというのは、よくありません。少ないとは言え、何名かの方が使っておられるわけなので、何らかの代替案も可能な範囲で検討して、地元にも説明をお願いします。ただ、まめバスでもまめタクでも、使わないと存続できないことも、十分に情報提供していただくようお願いしたいと思います。

そのフォローもしていただけるようですので、この案件について、お諮りしたいと思います。

す。承認ということで、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2号は承認とさせていただきます。

【会長】

続きまして、3つ目の議事であります「草津市地域公共交通計画の骨子案について」、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第3号「草津市地域公共交通計画の骨子案」につきまして、説明させていただきます。資料3の1を御覧ください。

まず初めに、本日の草津市地域公共交通計画策定に係る協議、報告事項といたしましては、「市民アンケート調査結果の概要」、「まめバス利用者アンケート調査結果の概要」、「上位・関連計画、網形成計画の整理」について御報告させていただくのに加え、「草津市地域公共交通計画の骨子」について協議させていただくものであります。

次に2ページを御覧下さい。

本日は、第29回の協議会ですので、本日委員の皆様からは、「今後の草津市の地域公共交通の方向性、取り組んでいくべき施策」について御意見をいただきたいと思っております。

それでは、4ページを御覧下さい。

地域公共交通計画策定にあたり、今年度8月に草津市内居住者を対象に市民アンケート調査を実施させていただきました。回収率としては35%でありました。アンケート調査結果ですが、次のページを御覧ください。

まず初めに、普段の外出状況ですが、日常の買い物については、主に自家用車が最も多く、次に自転車や徒歩が多くなっております。買い物の行き先としては、エスクエアが最も多く、市内全域から集客がみられ、その他は最寄りのフレンドマートやバローなどのスーパーマーケットとなっており、買い物の頻度としては「週1回～2回」が約5割となっております。

次に、6ページを御覧ください。通院についてですが、こちら買い物と同様に自家用車や自転車等が中心となっておりますが、淡海医療センター等の病院の送迎バスを利用されている方が約1割おられ、前回の調査時よりも利用が増加しております。通院先としては、

自宅周辺のクリニック等への通院が多くみられ、午前中に通院されるのが多くなっており
ます。

次に、7ページを御覧ください。通勤、通学としては、鉄道を利用する方が3割以上を占
めており、県外や市外へは主に鉄道や路線バスが利用されているが、市内や比較的距離が近
い市へは自家用車や自転車が主に利用されている状況であります。

次に、8ページを御覧ください。路線バスやまめバスは8割以上の方が認知されているが、
ルート等まで知っておられる方は3割から5割と非常に少なくなっております。また、まめ
タクは、8割以上の方が認知しておらず、実際に運行している志津学区でも若年層や高齢層
の半数程度が認知していない状況となっております。

次に、9ページを御覧ください。路線バス、まめバス、まめタクを「ほとんど利用しない
方」が8割以上となっており、利用しない(利用しづらい)理由としては、車のほうが便利、
運行便数が少ない、利用したい時刻にバスがない等の意見があります。

まめバスの利用は1割未満と少ないが、日常の買い物等での利用は2016年から増加
傾向にあり、特に山田・笠縫地域では路線バスよりも利用されております。

次に、10ページを御覧ください。路線バスは65歳未満の利用割合が約6割を占めてい
る一方で、まめバスは約7割が65歳以上となっており、それぞれ移動を支えている客層が
異なっております。路線バスの満足度が約5割、まめバスの満足度は約4割となってい
ますが、いずれも2016年と比べると満足度は1割程度の向上がみられます。

次に、12ページを御覧ください。利用しやすい移動手段の有無と外出に困る活動につい
てですが、市内在住の方で約2割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあると
回答されています。75歳以上でその傾向が強く、特に、運転免許を保有していない方の割
合が大きい85歳以上では約4割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困っていること
があると回答されています。

次に、13ページを御覧ください。利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがある
シーンとしては、買い物や通院などが多く、日常的な活動の際に利用しやすい移動手段を求
められております。

次に、15ページを御覧ください。草津市の公共交通のあり方として、「利用者と行政が
協力・負担しあって公共交通を維持していくことが望ましいと思う」が最も多いものの、運
行ルートやダイヤ等の見直しによる利用促進(利用者が増えなければ廃止もやむなし)、あ
るいは利用者負担による維持、運行形態の見直しによる経費削減等を求める意見も同程度
みられます。以上が市民アンケート調査結果となります。

次に、まめバス利用者アンケート調査結果の概要について御説明いたします。

次に18ページを御覧ください。地域公共交通計画策定にあたり、今年度9月にまめバス
利用者を対象にアンケート調査を実施させていただきました。回収数としては289人の
方に御協力頂きました。

アンケート調査結果ですが、まめバスの利用者層は、約4割が高齢者、約6割が65歳未満であり、10～20歳代の比較的若い層の利用もみられ、幅広い年齢層に御利用いただいております。

次に、20ページを御覧ください。まめバス利用者の移動実態についてですが、利用目的は通勤・通学で約4割を占めており、次いで、買い物、通院で利用されております。利用時間帯は通勤・通学での利用が多いことから、行きは8時前後、帰りは17時前後の利用がピークとなっている一方で、11～13時等の昼間の時間帯の利用割合は各時間1割未満とそれほど多くない状況であります。

次に、24ページを御覧ください。まめバス利用者はまめバスを利用できる環境にあることから、「現状のまめバスの維持してほしい」方が約9割で、まめタクの利用意向も約1割となっています。路線が長大化している笠縫東常盤線は比較的まめタクの利用意向が多くみられますが、8割以上がまめタクを認知していないことから、まめタクの拡充においては、認知度向上の取り組みが必要と考えられます。

以上がまめバスアンケート調査結果となります。

次に、26ページを御覧ください。現在、第6次総合計画において、草津市の将来描くまちの姿を「ひと・まち・ときをつむぐふるさと健幸都市」と定めており、上位計画や関連計画を踏まえた草津市における地域公共交通に求められる役割としては、「効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成し、誰もがいつでも安心して移動できる交通まちづくりを支える」と定められております。

次に、27ページを御覧ください。これまで平成30年度に策定した地域公共交通網形成計画に基づき、各種施策を進めてまいりましたが、今回新たな地域公共交通計画を策定するにあたり、地域公共交通網形成計画の検証と評価を行いました。

まず初めに、網形成計画の取り組み状況、達成状況としては、網形成計画策定時に定めた3つの目標値をもとに評価いたします。

1つ目が「公共交通の運行路線数」についてですが、策定時に「公共交通の運行路線数」を48路線以上維持すると定めましたが、昨年度2022年時点では53路線まで増加し、目標値は達成しております。また、まめバス「草津駅下笠線」の新規運行、新たな公共交通としてデマンド型交通「まめタク」の導入により、市内の運行路線数が増加し、バス交通不便地の解消、住民等の移動手段の確保が図れました。

2つ目が「公共交通の利便性に満足している市民の割合」についてですが、策定時に「公共交通の利便性に満足している市民の割合」を47%以上にと定めましたが、昨年度2022年時点では45.9%と目標値は達成していませんが、2017年時点よりも割合は増加しており、南草津駅への特急列車の停車、タクシーの配車アプリやキャッシュレス決済の充実、公共交通の運行路線数の増加等により、市内全域の公共交通の充実が図れました。

3つ目が「運転免許証保有率」についてですが、策定時に「運転免許証保有率」を66.

6%以下にすると定めました。昨年度2022年時点では66.5%と目標値は達成しております。また、滋賀県警察本部を中心に交通事業者、商業施設、行政等が連携し、運転免許証自主返納サービスの充実により、高齢者の運転免許証の返納が図れました。

次に、網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ対応すべき事項といたしましては、運転手不足や労働時間の改正「2024年問題」、キャッシュレス決済への対応が一例としてあげられ、社会情勢の変化や、市民の移動ニーズの多様化に応じた運行改善が必要です。

また、新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通の利用者が減少している状況や新たな居住地域や多数の商業施設が増加していることを踏まえ、地域公共交通の維持確保に向けた需要の創出が必要となります。今回、このような社会情勢の変化等を踏まえて、計画を策定いたします。

次に、網形成計画の検証等につきましては、平成30年度の網形成計画策定後の各種施策の進捗状況報告させていただきます。網形成計画の各種施策については、基本的に公共交通計画にも位置付けるものであり、今回は時間の都合上、一部施策をピックアップして進捗状況と今後の方向性を報告いたします。

まずは、28ページの施策1「持続可能な公共交通網の形成」についてでございます。

1つ目「路線バスやコミュニティバス路線の再構築」の進捗状況ですが、交通不便地であった笠縫学区にまめバス「草津駅下笠線」の新規運行を開始し、また、草津学区の交通不便地にまめバス「商店街循環線」の一部の便を運行いたしました。当該施策の今後の方向性については、運転手不足や2024年問題等があるなかでも、公共交通を維持できるように路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗り合いタクシー、送迎バス等の公共交通の役割分担を明確化したうえで、交通拠点等で連携を強化します。

次に「バスの路線確保に向けた支援の検討」の進捗状況ですが、新型コロナウイルス感染症や燃料費高騰等の影響があるなかで、運行を維持する交通事業者に対して、県や市で強調して補助金を交付しました。当該施策の今後の方向性については、バス路線、タクシー等の公共交通の維持・確保に向けた運転手不足等への支援を実施します。

次に、30ページを御覧下さい。施策1「まちづくりと連携した交通ネットワークの確立」についてでございます。

2番「バス不便地等の新たな移動手段の導入検討」の進捗状況ですが、交通不便地等において新たな公共交通であるデマンド型乗合タクシー「まめタク」の新規運行を開始し、また、バス交通不便地解消に向けて、山田学区、笠縫東学区、常盤学区において、住民参加型のワークショップ等を実施しました。当該施策の今後の方向性については、ワークショップ等の意見をもとに山田学区、笠縫東学区、常盤学区において、令和6年4月からまめバスの再編、「まめタク」を導入します。

次に、31ページを御覧下さい。施策1「モビリティ・マネジメントの推進」についてでございます。

3番「公共交通に関する情報提供の充実」の進捗状況ですが、「まめバス」や「まめタク」では、地域の商業施設と「買い物サービス業務提携」を締結し、公共交通を利用して買い物をされた際に、商業施設から回数券（100円）を受け取れる制度を導入しました。当該施策の今後の方向性については、民間路線バスや商業施設等との連携拡大による公共交通等の利用促進を検討します。

次に33ページを御覧下さい。

本市における地域公共交通の課題についてですが、社会情勢の変化や市民の移動ニーズ等を踏まえ、前計画で設定した6つの課題に加え、「移動ニーズの多様化に応じた運行改善」、「地域公共交通の維持に向けた需要創出」、「市民・地元企業・交通事業者・行政の連携」などは、新たに加えるべき視点と考えます。

続きまして、これまでの内容を踏まえまして、今年度策定いたします草津市地域公共交通計画の骨子案になります。次に35ページを御覧下さい。

計画の基本理念としては、「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」とします。

次に、先程、御説明させていただきました本市の地域公共交通の9つの課題の解決に向けた計画の基本方針ですが、「基本方針1 多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築」です。これはJR、路線バスやまめバス等の多様な公共交通手段が相互に連携し、居住誘導区域や都市機能誘導区域と各生活、交通拠点を結ぶ持続可能な公共交通ネットワークの形成、また、駅周辺の公共交通の利便性向上と利用環境を整備するものであります。

次に、「基本方針2 多様なニーズに対応した地域公共交通の確保（多様な輸送資源の総動員）」です。これは公共交通だけではなく、自転車やその他の移動支援サービス等、地域の多様な輸送資源との連携により、生活拠点内の日常生活を支える移動手段を確保するとともに、医療施設や商業施設等へのアクセスを確保し、市民の外出機会や来訪者を増やし、まちの活性化、活力向上を図ります。

次に、「基本方針3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民・交通事業者・行政の連携）」です。これは市、交通事業者、市民、利用者、民間企業等も含めて、関係者が連携し、将来にわたって公共交通を支え、公共交通の維持確保を図ります。また、自家用車に過度に頼ることなく、公共交通もうまく使って、自分たちの公共交通は自分たちで守り育て。将来の世代まで残していく意識を図ります。

次に36ページを御覧下さい。地域公共交通に係る基本方針と目標についてです。

全体の目標についてですが、地域公共交通計画の策定にあたり、国の方で必ず計画内に位置付けなければならない3つの目標がございます。

1つ目の目標が「地域公共交通の利用者数」です。これはコロナ禍による外出自粛に伴う利用者数の減少からの回復（2019年度の水準）を目指します。

2つ目の目標が「地域公共交通に対する市の財政負担額」です。これは人件費・燃料費が高騰するなか、運行の効率化を図りつつネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の2022年度の水準維持を目指します。

3つ目の目標が「地域内幹線・フィーダー系統補助路線の収支差」です。これは運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減を図ることで収支差の改善を目指します。

以上が国の方で示されている目標となります。

次に、先程、御説明させていただきました、3つの基本施策の目標ですが、「基本方針1 多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築」の目標としては、公共交通の利便性に満足している市民の割合とします。これは多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通の構築に向けて、市民の満足度を基に取り組みを評価し、前計画策定以降の5年間で満足している市民の割合は4.3ポイント増加しており、今後も引き続き増加を目指します。

次に、「基本方針2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保（多様な輸送資源の総動員）」の目標としては、公共交通カバー率とします。日常生活を支える地域公共交通の確保に向けて、公共交通カバー率を基に取り組みを評価します。現在、公共交通のカバー率を算出しているところですので、今回の協議会の際に目標値は示させていただきます。

次に、「基本方針3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民・交通事業者・行政の連携）」の目標としては、65歳以上の運転免許自主返納率/免許返納者数とします。関係者が連携し、自家用車に過度に頼ることなく、公共交通は自分たちで守り育てる意識の醸成に向け、運転免許返納率・免許返納者数を基に取り組みを評価します。

次に37ページを御覧下さい。本市における地域公共交通の位置づけと役割についてです。

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ことにより、利便性および効率性の向上を図るものであり、各公共交通機関の位置づけ、役割分担は記載のとおり設定します。

まず初めに、「広域幹線」である鉄道ですが、役割としては、地域公共交通ネットワークの骨格であり、市域や都市圏を超える移動や拠点間の移動等について、生活、観光等で多面的に支えるものとします。

次に、「地域幹線」である路線バスとまめバスの一部路線の役割としては、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、草津駅及び南草津駅を発着地として、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、近隣市との広域移動や

通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を担います。

次に、「地域内支線・補完」であるコミュニティバスと乗合タクシーの役割ですが、コミュニティバスは草津駅及び南草津駅を発着地とする支線であり、路線バスでカバーできないバス交通不便地における住民生活に係る移動を中心に支えるものとし、乗合タクシーは本市内の生活拠点と既存地域及び域内の主要施設を循環する支線であり、需要が少ない地域等における住民生活に係る移動を中心に支えるものとしします。

次に、「面的交通」である一般タクシーの役割ですが、幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支えるものとしします。

次に、「地域の輸送資源」である病院送迎バス等は地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段として、医療機関等の各種施設利用者の移動を支えるものとし、ボランティア輸送は高齢者・障害者など、社会とのつながりが希薄化している人や日常生活支援が必要な人の移動を支えるものとしします。

次に、「福祉交通」の役割ですが、身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支えるものとしします。

次に38ページを御覧下さい。将来の地域公共交通ネットワークについてです。

本市の地域公共交通の将来ネットワークの骨格構造は現状を踏襲しつつ、都市機能誘導区域と生活・交通拠点を持続可能な公共交通網で結ぶとともに、生活拠点内の移動手段を確保します。

次に39ページを御覧下さい。基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組についてです。

前章で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、各個別施策メニュー（案）を定めましたので、本日は、網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加した施策および近畿運輸局の地域連携サポートプランの提案内容に基づき、追加した個別施策を御説明させていただきます。

なお、近畿運輸局からの提案内容については、個別施策の右側に赤字で提案と記載しております。

まず、基本方針1の施策1「持続可能な公共交通網の形成」についてですが、現在のバス運転手不足が深刻な状況を踏まえ、今後、公共交通を維持、確保できるように運転手等の担い手確保が必要となるため、「担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討」を追加しました。また、今後、限られた輸送資源をニーズに合った効率的な運行を実現するために、乗降システムやバス利用者特性モニタリング効率化が必要であることから、「ICTの活用や自動運転技術の導入検討」を追加しました。

次に、施策3「鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化」についてですが、現在、駅前ロータリーのバス乗り場については、行き先が同じにも関わらず、バス事業者別に停留所が設置されており、市民や市外からの来訪者にとっては利用しづらい環境となっていることから、近畿運輸局から「行き先別のバス乗り場の再編・路線バスの共通ナンバリングの導入検討」の提案いただき、追加しました。また、市民等にとって分かりやすく、利用しやすい公共交通の実現ため、「主要駅および生活・交通拠点への公共交通総合案内情報（デジタルサイネージ等）の整備・交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進」を追加しました。

次に、40ページを御覧下さい。施策6「福祉分野等と連携した移動手段の充実」についてですが、これまで病院や事業所等の送迎バスが市内のまちづくりセンターの生活拠点を中心に運行されていたものの、高齢者等はそこまで行く移動手段がなく、うまく活用されていない状況から、今後はデマンド型乗合タクシー「まめタク」等を生活拠点まで運行し、送迎サービスとの連携強化や高齢者等の外出機会創出を図る必要があるため、「病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討」を追加しました。

次に、41ページを御覧下さい。施策8「モビリティ・マネジメントの推進」についてですが、アンケート調査でも市民の方が公共交通の存在は認識しているが利用したことがないという回答が多くあり、公共交通を利用していただくためには、まずは公共交通を利用してもらうことが重要となりますので、「地域や転入者、事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進・乗車機会の創出」を追加しました。具体的には、近江鉄道様の鉄道部門で実施されている無料乗車デーを、市内のまめバスを含めた公共交通で実施することです。

次に、施策11「商業施設・地元企業等との連携」についてですが、現在、燃料費高騰等によりバス運行に係る財政負担は大きくなっておりありますが、路線の減便や廃止は市民サービスの低下等を引き起こす原因となることから、少しでも財政負担を軽減させるためには、収入を増やす等の工夫が必要となってきますので、公共交通の利用者を増やすために、「商業施設等との連携した運賃割引等による利用促進、バス車両等を活用した広告収入等の営業外収入の確保」を追加しました。また、市内の小学生等が書いた絵等をまめバス車内に掲載するなど「地域と連携したバス車内のにぎわい創出」を新たに計画に位置付けました。

以上が新たな公共交通計画に位置づける各種施策となっております。

長時間の説明となりましたが事務局からの説明は以上となりますが、本日の協議会では委員の皆様から34ページから41ページまでの「計画の骨子案」のなかで今後の草津市の地域公共交通の方向性や取り組んでいくべき施策の内容について、追加すべき項目等の御意見がございましたら、いただきたいと思います。また、今回の協議会等での意見を踏まえまして、12月の協議会で計画素案を御説明させていただきますのでよろしくお

願いたします。

【会長】

ありがとうございました。議第3号は新たに作成する地域公共交通計画の骨子案となります。事務局が言われたように、33ページまでは今までの網形成計画の振り返りなので、本日の中心は、34ページ以降の骨子案を御承認いただくことになります。

それに基づいて、地域公共交通計画の素案の策定に進むことになるので、34ページ以降については、特に注意して、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】

私の意見をこの場で申し上げることも可能ですが、非常に話が長くなってしまうので、今日の承認ではなく、今度の協議会までに委員の皆様の意見をまとめる方向で御検討いただけないでしょうか。一つ一つに私もそれなりの意見を申し上げたいのですが、そうすると、私の話だけでもお昼くらいまでになると思います。時間的な制約がある中ですが、お願いします。

【会長】

協議に入る前に、今後の進め方についての御提案でしたが、事務局はどのようにお考えでしょうか。いつまでに仕上げたいのか、ある程度、行政のお考えもあろうかと思えます。

【事務局】

この計画については、スケジュールで言うと、今年度中に策定したいと思っています。市民の御意見等をお聞きするパブリックコメントを年明けの1月頃を予定しており、その前段階として、市民に諮るための素案を12月の協議会で諮らせていただこうと思っています。

委員から御意見があったとおり、計画をつくる以上、実施できる内容にして、交通事業者等の意見も反映した上で実施していくべきかと思えます。今回、資料を配らせていただくので、本日、帰ってからでも御意見を頂いた上で御承認いただきたいと思えます。今の御意見からすると、本日御承認いただくのは難しいかと思えますので、12月の協議会で承認いただくというのは、どうでしょうか。

【事務局】

パブリックコメントの都合上、締め切りが決まっているので、12月の協議会では素案を承認いただければと思っています。承認された素案でもって、最後に微調整はありますが、基本的にはパブリックコメントをさせていただくことになります。その素案をつくり上げ

るためには、骨子案について御意見等を頂きたいと思います。

本日は、可能な範囲で御意見を頂きたいのですが、こちらの資料をお配りして、いつまでにと期限を切って、事務局から御意見を照会させていただければと思います。頂いた御意見をまとめて、皆様に御報告させていただき、改めてその時点で御承認いただくかたちを取らせていただけるのであれば、そのように進めたいと思っております。

【会長】

委員の皆様からいろいろな御意見を頂くということでした。本日、これからしばらく時間があるので、この間で御意見を頂いても結構ですし、あるいは、ゆっくりと目を通していただいた上で、後日、各委員から御意見を願うのは結構ですが、骨子案の承認は、飛ばしてもよろしいですか。

【事務局】

書面による承認になるかと思うのですが、皆様から頂いた御意見を後で共有させていただき、次の12月協議会までに、変更案を新たに御提示させていただければと思います。皆様に御承認いただいた上で、素案を策定したいと思います。

一旦、資料をお配りして御意見を照会させていただいて、それを基に骨子案の修正を確認した上で、もう一度、書面で承認していただくかたちで進めたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【会長】

次回12月の協議会でもって、パブリックコメントを行う前の素案を承認した上でパブリックコメントに入るといえることでしょうか。そうなってくると、ここで一応、承認しておかないと持ち込みにくいと思います。そうでないと、この協議会の意味がないので承認が要ると思います。

この骨子案を十分に各委員に検討してもらって、もう一度、協議会が開ければよろしいのですが、なかなか時期的に難しいこともあるかと思います。本日は、承認を遅らせるということで、皆様、よろしいでしょうか。わかるという方が多ければ、この場で御承認いただくこともできます。

40ページほどの冊子ですが、結局、重要なのは、最後の数ページです。それまでは丁寧に検証していただいたけれども、検証を読んでも動かしようのない話です。34ページ以降について、きちんと説明していただいた上で議論することになるので、時間的に厳しいかと思っております。書面での承認は、どのように修正されるのか分からないので、私は好きではないのですが、異議がなければ、後日の承認ということでよろしいでしょうか。ただ、協議会を12月までにもう一度開くのは難しいでしょう。

【委員】

Z o o m等のW e b会議は、無理でしょうか。

【事務局】

一堂に会するのは難しいと思うので、可能であれば、Z o o m等による会議の日を設定させていただいて、皆様から最終の御承認を頂く形にさせていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

【会長】

W e b会議のかたちにいたしましょう。書面にするとY e sかN oかだけで、なかなかまとめにくいです。W e b会議にして、皆様にお集まりいただけないけれども、一応、合意ができるかたちにさせていただきます。W e b会議で承認するというので、よろしいでしょうか。特に異議はありませんか。

【委員】

異議なし。

【会長】

事務局は、W e b会議で対応できますか。

【事務局】

W e b会議では、接続環境があるか、分かれてくると思うので、市役所の会議室も協議会場として設けさせていただきます。お越しいただける方に関しては、事務局でW e b機能を準備させていただきます。日程調整が難しく、御参加いただけない方はW e bで御参加いただけるようにして開催したいと思います。

【会長】

わかりました。会議室参加とW e b参加のハイブリットで開催するということです。地域公共交通網形成計画をブラッシュアップするというので、連続性もあるわけですが、新しくつくるわけなので、丁寧に進めたいという事務局の考えだと思います。

できるだけ皆様の御都合を伺った上で日程調整を行います。当日来られない方にはW e bで参加できるようにいたしましょう。

【事務局】

本日は時間の関係上、御意見を頂けないのですが、資料をお配りいたしますので、委員の

皆様からの御意見を御照会させていただきます。その意見を基に次回、御承認いただきたいと思っております。

【会長】

事務局からどのように御意見を連絡してほしいのか、伝えていただければと思います。メールでもFAXでも、どうするのかを会議終了までにお教えてください。まだ時間があるので、今の時点でお気づきの点があれば、伺っておこうと思いますが、いかがでしょうか。

では、私から1つだけ気になることがあります。骨子案の中で、37ページ、緑色の「地域内支線・補完」の乗合タクシー、黄色の「面的交通」の一般タクシーとありますが、最近よく言われている、賛否両論ある、ライドシェアがどのように関係してくるのか、関係しないのかというのが少しわかりにくいので、ある程度御説明いただければと思います。

それと関連して、運転免許証の返納について、返納率が高くなればいいのでしょうか。36ページの「基本方針3」の中で、返納率の目標値を書いておりますが、これは上がればいいのでしょうか。

【事務局】

そうです。免許証の返納は、返納者数が増えていく方向で目標を考えております。

【会長】

もしライドシェアをある程度考えた計画にしようと思うと、後期高齢者の方がたくさんライドシェアのドライバーになるとは言いませんが、ある程度、高齢者もドライバーになることがあるかと思っております。

自動運転もレベル4からレベル5まで行きつきにくいですから、返納率をどのように位置づけるか、もう少し御説明いただけないでしょうか。今すぐに回答を聞こうとは思っておりませんが、ブラッシュアップするときに、骨子段階で少なくともライドシェアがどうなっているのか、少しはっきりさせていただいたら、ありがたいです。

【委員】

道路管理者の立場というよりも、資料を見させてもらった個人的な考えで述べています。

アンケート調査を計画ごとにされていると思いますが、過去の調査結果と今の結果を比べることはできないのでしょうか。

例えば、公共交通機関の利用者が、パーセンテージ的にどのくらい増えているのか、長年、この協議会で委員をしている人にとっては、非常に気になると思います。10年前から数値が増えていけば、今までやってきた施策が成功しているのもわかるし、逆に減っていたら、違う方法を考えないといけません。この数年間で同じ項目を何回も聞いていると思います。せっかくなら、主だったものの比較でいいので、変化がわかるようにしてほしいのです。過

去のデータを整理できて、わかるようであれば、教えていただきたいと思います。

もう1つは、この計画の大きな事業と言うか、これが交通計画だという目玉的な事業は何でしょうか。以前の公共交通の連携計画だと、まめバス、バリアフリー、新開発の電車、また、総合交通戦略では連節バスの導入という大きな変化がありました。

今回の計画では、38ページの「将来」のような交通網にするのが大きな目標で、幹線があって、まめバス・まめタクを支線に位置づけるようになって見えていました。それなら、幹線道路を走る路線バスか、まめバスかわかりませんが、その利用者数が増えているか、減っているのか、目標数に入れるのはどうでしょうか。今、回答されなくても結構です。

【会長】

今日は詳しく御説明するのは、時間的に無理ですが、ポイントだけ、項目だけでもお聞きしておくことは必要だと思いますので、よろしく願いいたします。

【委員】

いちばん大きなポイントを申し上げます。基本方針1・2が36ページにあります。確かに公共交通計画をつくるにあたって、基本方針1・2は考える上で非常に大きなポイントになります。私が言いたいのは、「多様な交通手段が連携した」の部分で、連携するのが大事というのは、否定できない事実です。しかし、連携ができないまま、昔からずっと今に至ってきている実情があるわけです。

この方針が「絵に描いた餅」にならないよう、次にどういう施策をやっていくかというフェーズが重要になります。例えば、営業路線とコミュニティバスは、基本的に考え方が違います。営業路線は路線を引くときに、どういう路線を引くかという、通勤などで毎日乗ってもらえるよう、居住地から駅までの路線を引いて人に乗ってもらわないと儲かりません。

一方で、住民の方のニーズを考えると、事務局から説明にあった、横路線でフレンドマーケットに行ったりするのは、営業路線では採算が取れないため、厳しいです。考えなくてはならないのは、方針としては「連携した」という表現でもいいのですが、連携をしていくためにどういう施策をしていったらいいのかです。それにあって、気になる言葉を申し上げます。

39ページ、施策①「持続可能な公共交通網の形成」に強調太字で書かれている2つはいいのですが、「路線バスやコミュニティバス路線の再構築」がいちばん難しいです。再構築と書くのはいいのですが、どうやって再構築していくのか、今後、非常に大きな課題を残すような表現になっています。

また、同じページの施策③「鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化」は書くこと自体はいいのですが、先ほど事務局から提案された内容は、非常に負担のかかる部分なので、今後、これを行っていくのは、既に草津市は公共バス対策で非常に多くのお金を費やしておられる中では、なかなか厳しいと思います。いずれにしても、もう少ししっかりとしたかたちで意見表明して、また報告させていただきます。

最後に1点、病院や事業所の送迎でお困りになっておられる方は、路線バスで駅まで行きにくいという問題ですが、どの地域でも、病院や事業所への送迎と路線バスの関係は、非常に大きな課題ではあります。病院や事業所側の目線で言うと、自分たちの行き帰りで路線バスをうまく利用できないという御意見もあります。そうかと言って、常に路線バスを御利用いただいているわけではないので、どこまで連携できるのかと懐疑的なところもあります。

【会長】

連携についての御意見があったことを念頭に置いて、骨子案をもう少し充実していただければと思います。

【委員】

運輸支局が提案した内容が市への負担が大きいというのは確かにあるのですが、交通計画はあくまでも大きく市の目標になるものなので、具体的で今すぐにはできるものばかりを挙げるものではないと思います。今後の方向性として市が思われていることがあれば、それは残しておいていただければいいと思います。

もう1点、無作為アンケート等を見ていると、まめバス・まめタクを知らない人が多すぎるので、それがなぜなのか、気になりました。ずっと草津市にいる人なのか、それとも、移住してきて知らない人なのでしょうか。それから、乗り方教室や交通環境学習は、県や国と連携されていると思いますが、そこでまめバス・まめタクの周知を入れることも考えられてはどうでしょうか。

最後に、交通計画を作って、いちばん知ってもらわないといけないのは、市民の方ですので、市民の方への交通計画の周知の仕方も考えていただければと思います。この場に集まっている委員や市の担当者はすごく考えてくださいますが、実際に乗る方が実行されないとあまり意味がないと思うので、周知されるよう、よろしくお願いします。

【委員】

私が見落としているのかもしれませんが、この計画は何年計画でしょうか。

【事務局】

35ページの「対象期間」にあるように、計画期間としては、10年間としております。

【委員】

10年間は長い期間です。先ほど他の委員からもあったとおり目玉施策がないと私も感じました。バスの運転手の人材不足、それから、バスの自動運転化を踏まえて、バス専用道路をつくって、自動運転化に向けた取組をこの計画に盛り込んではどうかと思います。草津市の土地開発が進んでいますが、それをうまく利用して、バス専用道路を検討されてはいか

がかと思います。

【会長】

ほかにございますか。それでは、皆様の御意見を聞いての話になりますが、私から一言、申し上げます。計画には、すぐに実行できるものと、将来を見渡した上での計画があります。先ほどある委員からは39ページを見て、「こんなにたくさんの施策を挙げて、できればいいけれども、本当にできるのですか」と言われました。他の委員からは、「すぐにできるものでなくても、何か事業をしようと思ったら、計画として一言でも入れておかないと後に続かないという意味で、幅広く入れたほうがいい」と言われました。

最近の計画で気になるのは、すべてに指標をつくって、PDCAサイクルを回して評価するように、あまりにも結果にこだわり過ぎているのではないかということです。事務局におかれては、将来の評価に耐え得る、ある程度、実行可能なものは、短期的な施策として位置づけて、長期的な施策とは区別してはどうでしょうか。長期的で難しくても非常に重要なものは、書いた方がいいですが、あまりにも書き過ぎて、将来事業計画を評価する時期に何もできていないと評価されるのも困るので、見直していただければありがたいと思います。

それから、これはどうなるかわかりませんが、県のほうで公共交通の財源問題をいろいろと議論されています。財源というのは、地域公共交通計画の書面に取り込むのは難しいけれども、財源の議論をどのように取り入れるのかというのは、少し説明が必要ではないかと思えます。サービスへの要望が出てきても、それなりの財源がなければ応えることはできないので、市のほうで財政的なことも含めて検討いただければ、ありがたいと思います。

【委員】

先ほどの議論の中で、商店街循環線の話がありました。距離が長く、運行時間が33分もかかるため、なかなか人が乗らないので、時間を18分に短縮して、廃止地域はまめタクへの移行を検討するという話がありました。コミュニティバスが1時間に1本のダイヤでは、なかなか利用者は増えていかないと思います。

今後、まめタクが主流になってくるのではないかと思います。今のまめタクのシステムでは古いため、各市町で考えておられるDXやAIを使ったオンデマンド型のまめタク事業というの、今後は検討すべきではないでしょうか。

【会長】

項目だけですが、かなり多面的でいろんな意見が出していただけたかと思えます。本日の御意見を念頭に置きつつ、今日、欠席の委員もおられるので、スケジュールもお伝えした上で、新たな御意見を聴取していただきたいと思えます。今日は、議第3号についてはお諮りせず、少し時間をかけて進めることにいたします。

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「地域連携サポートプラン提案書の交付について」、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「地域連携サポートプラン提案書の交付について」、資料に基づき説明させていただきます。本日配布させていただきました追加資料2を御覧ください。

草津市は令和4年10月に、近畿運輸局と「地域連携サポートプラン」協定書を締結し、草津市の公共交通における課題解決のため、地域公共交通に関する現地調査や意見交換などを進めてきました。

また、草津市の地域公共交通に関する課題解決に向けた方向性がまとまったため、近畿運輸局様から、令和5年10月20日「地域連携サポートプラン」提案書の交付を受けましたので、委員の皆様提案内容の一部を御説明させていただきます。

追加資料の中ほどに、近畿運輸局から草津市における課題を4つあげていただき、その課題解決に向けた各個別施策の提案を受けました。

まず一つ目が、地域公共交通計画への移行、2つ目が人口増加による渋滞対策、3つ目が財政負担の増加、4つ目が地域公共交通の利便性向上・利用促進となっており、これらの課題に対する提案内容としては、資料4の4ページを御覧ください。

一つ目の課題である「地域公共交通計画への移行」についてですが、課題内容としては、地域公共交通計画へ移行するにあたり、路線バス等の運行経路が重複していること、また、昨今の運転手不足等がありますが、この課題に対しては、「公共交通の役割分担の明確化」や輸送資源の再分配」等、交通拠点を中心に路線バスやまめバス等の公共交通の役割分担の明確化にし、競合や重複を解消し、地域の限られた輸送資源を最大限活用し、公共交通の維持確保していくことを御提案いただきました。

2つ目の課題である「人口増加による渋滞対策」についてですが、9ページを御覧ください。課題内容としては、人口増加に伴い、自家用車の利用も増えており、特に駅周辺では違法駐車等による交通渋滞が発生しており、公共交通の定時性が損なわれております。10ページを御覧ください。この課題に対しては、公安委員会や交通事業者と連携し、平日朝・夕などの違法駐車が多い時間を中心に、人が直接立つことなど違法駐車クリーンアップキャンペーンを実施することにより、地域公共交通の定時性を確保していくことを御提案いただきました。

12ページを御覧下さい。3つ目の課題である「財政負担の増加」についてですが、課題内容としては、燃料費高騰等による財政負担の増加であります。13ページを御覧下さい。この課題に対しては、路線を減らす等は市民サービス低下につながることから、バス車内における広告枠やバス車外でのラッピング、バス停ネーミングライトの実施を含め、あらゆる資産を有効活用することにより、収入増加に努め、財政負担軽減を図ることを御提案いただきました。

15ページを御覧下さい。4つ目の課題である「地域公共交通の利便性向上と利用促進」についてですが、課題内容としては、市民の方で公共交通を利用したことがある方が非常に少なく、まずは、公共交通の良さを知っていただくために、まずは公共交通に乗っていただくことが必要となってきますので、16ページを御覧下さい。この課題に対しては、路線バスやまめバス等の公共交通の回数券を全戸配布するなど乗車機会の創出を御提案いただきました。

今回、近畿運輸局からこの他にもたくさんの御提案いただきました。これらの提案内容については地域公共交通計画に盛り込むとともに、実現に向けて引き続き、近畿運輸局や滋賀運輸支局様と連携し、取り組んで参りたいと思います。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。地域連携サポートプランについて、御質問・御意見等があれば、お伺いいたします。結構難しいことがたくさん書いてありますが、要するに、運輸支局と草津市が同じ視点で共有しながら、課題を解決すべく努力しようということです。これらが全部うまくいけば、非常に結構なことですが、すぐにはできないかもしれません。そういう連携が重要だということかと思えます。

その他、この機会に委員の皆様方から何かお伝えされることなどはございますでしょうか。

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、どうもありがとうございました。また、委員の皆様におかれては、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29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。本日はどうもありがとうございました。

議事録署名人

.....
.....