

第30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12月7日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第30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12月7日（木）10時00分から11時35分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：18名（順不同）

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、新委員、布施委員、辰野委員、野村委員、松尾武文委員、野口委員（Web）、加藤晶久委員、前野委員（Web）、妹尾委員、田中郁代委員、松尾俊彦委員

■欠席委員：10名（順不同）

塚口委員、樽井委員、池崎委員、古澤委員、糸委員、野田委員、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、赤山主任、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18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6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

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2及び「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ので、机の上に置かせていただいております。

席次表につきましては、急遽欠席の方がおり、新しい席次表を後ほどお配りさせていただきます。

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するところですが、本日は体調不良により欠席されております。

つきましては、当協議会規約第11条第2項の規定に基づき、当協議会副会長に会長の代理で議事進行をお願いしたいと思います。副会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

【副会長】

それでは、ただいまから私のほうで議事を進めさせていただきます。本来であれば、ここで会長から御挨拶をしていただいて、その後、議事進行ということになりますので、一言だけお話しさせていただきます。

実は、活性化再生法が初めて制定されてもう10年以上の年月になります。その間、草津市でもいろんな計画を進めていただいているところでございます。ここで委員になっておられる方の中にも、当時からずっと委員になっていただいている方もおられます。その上で、今回、法改正がされましたので、草津市のほうで改めて交通計画を立てられて、まちづくりも含めて進めていこうということでございます。

それでは、ただいまから議事に入りますが、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2件でございます。

2. 議事

【副会長】

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骨子案について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。議第1号「草津市地域公共交通計画の骨子案について」、資料に基づき私から説明させていただきます。それでは、資料を御覧ください。

今回の議事資料としては、A4横刷りの「草津市地域公共交通計画（骨子案）」とA3横刷りの「骨子案への意見照会結果と反映方針」についての2つの資料を用いて御説明させていただきます。

本日の議事内容といたしましては、10月25日の協議会で骨子案の内容を御説明させていただきましたが、協議会の時間中では委員の皆様のご意見を全て聞くということが困難であったことから、協議会終了後に各位委員に対して骨子案に対する意見照会をさせていただきました。今回は、委員の皆様からの意見の骨子案への反映状況や骨子案の概要を簡単に御説明させていただき、本日、骨子案の内容について御承認をいただくものであります。

それでは、「A4の骨子案2ページ」と「A3の反映方針1ページ」を御覧ください。

骨子案の2ページには本市における地域公共交通の課題について記載しております。前回の網形成計画の策定以降の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つの課題である「バス交通の不便地の解消」、「適切な公共交通の情報提供による連携強化」、「慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上」、「バリアフリー化の整備促進」、「駅周辺の自転車駐輪場の確保」、「過度な自動車依存意識からの脱却」に加え、2ページの太字で記載しているコロナ禍で外出頻度が減った人が多く、通院等の外出の際の移動手段がない人が約4割、また、コロナの影響で公共交通機関の利用者が減少し、運転手が不足している等の現状を踏まえ、新たに「地域公共交通および担い手の維持・確保」、「移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上」、「地域公共交通の新たな需要創出」、「外出しづらい交通弱者の移動支援」の4つの課題を新たに追加するとともに、基本方針との関係性が明確になるように課題の表現を変更しました。

次に、「A4の骨子案3ページ」と「反映方針1ページ下段」を御覧ください。

計画策定目的についてですが、5行目の「これを受けて」以降の表現を、当初、「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」と記載しておりましたが、「本市の地域公共交通を取り巻く諸課題に市民、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携、協働（共創）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」という表現に変更しました。

変更理由としては、本市の地域公共交通を取り巻く諸課題を解決するためには、市民・交

通事業者・行政だけでは限界があることから、現在、国が示している地域公共交通のリデザイン（再構築）の観点を踏まえ、地域全員が障壁なく同じ方向性をむいて、一緒に考え、行動できるように、「市民、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携、協働（共創）」という表現に改めました。

次に、当初、骨子案の「本市の地域公共交通の課題」と「計画の基本方針」を複数の線で結んでおりましたが、委員の御意見も踏まえ、①地域公共交通ネットワークの形成及び利便性向上、②多様なニーズに応じた生活交通の確保、③関係機関との連携の3つの観点から、課題と基本方針との関係性をシンプルにつなげるよう見直すとともに、基本方針①と②ともに「多様な」や「地域公共交通」といった似た表現となっていたため見直しました。

次に、「A4の骨子案4ページ」と「反映方針2ページ上段」を御覧ください。

骨子案4ページの地域公共交通に係る基本方針と目標についてですが、当初、全体の目標と基本方針毎に評価指標を設定しておりましたが、全体の目標は、各基本方針の中に位置付けることで、各基本方針の目標が明確となることから、「全体の目標の評価指標」を「基本方針」に統合しました。

また、委員様から「基本方針2 多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）」と「基本方針3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（地域・関係機関等の連携・協働）」の評価指標は公共交通カバー率と運転免許自主返納率・返納者数だけでは評価しづらいのではないかという御意見をいただきました。基本方針2では地域の多様な輸送資源を総動員し、生活交通を確保していく必要があることから、新たに「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」、「公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数」を評価指標として設けました。

次に、基本方針3では、公共交通の充実や地域の活性化には地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（地域・関係機関等の連携・協働）が必要であることから、新たに「地域公共交通の利用者数」と「地域・関係機関等との意見交換会の実施回数」を評価指標として設けるとともに、当初、運転免許証返納者数も評価指標に設定しておりましたが、高齢者の増加とともに、返納者数は増えることが考えられることから、運転免許証返納率だけを評価指標として設定しました。

次に、「A4の骨子案5ページ」を御覧ください。

こちらには、本市における地域公共交通の位置づけと役割について記載しております。

運転手不足等の地域公共交通を取り巻く課題が多くなるなかで、網形成計画策定以降も公共交通機関等が連携し、公共交通の利便性向上等に取り組んできましたが、地域には多くの輸送資源があり、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等の役割分担の明確化し、地域の輸送資源を最大限に活用することにより、更なる地域公共交通の利便性および効率性の向上を図ります。

次に、「A4の骨子案6ページ」を御覧ください。

将来目指す地域公共交通ネットワークを記載しております。

青線や水色の線が地域の幹線となる路線となっており、幹線については、大きくは変わりませんが緑色のまめバスは、現在、草津駅から琵琶湖側で言いますと、常磐地域、笠縫地域、

山田地域の各方面を運行しておりますが、利用者が少ない状況やニーズにあっていないことを踏まえ、右側の将来像になりますが、丸の点線の生活拠点等の各拠点に各公共交通機関等を接続し、まめバスの利用者が少ない常盤等の地域はまめバスを各拠点までの運行とし、各拠点までの移動手段として、まめタク等を運行します。このような形で、各拠点を中心とした公共交通機関の役割分担の明確化を行うことで、市民の方が利用目的に応じて公共交通を使い分けられる環境を整えます。

次に、「A4の骨子案7ページ」を御覧ください。

こちらには、冒頭に御説明させていただきました、各課題と課題解決に向けた基本方針と目標を記載しており、また、各基本方針と目標を実現するために必要な施策を記載しております。

基本方針1の「利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成」に必要な施策としては、「①持続可能な公共交通ネットワークの形成」、「②運行路線の定時性・速達性の向上」、「③鉄道駅および生活拠点における乗り継ぎ、利便性の向上」、「④鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上」、「⑤いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の向上」を施策として設定しております。

基本方針2の「多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）」に必要な施策としては、「⑥乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上」、「⑦福祉分野等と連携した移動手段の充実」、「⑧広域的なバス路線の充実」を施策として設定しております。

基本方針3の「地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（地域・関係機関等の連携・協働）」に必要な施策としては、「⑨モビリティ・マネジメントの推進」、「⑩高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり」、「⑪商業施設・地元企業等との連携」を施策として設定しております。

次に、「A4の骨子案8ページ」と「反映方針3ページ」を御覧ください。

骨子案8ページには、基本方針と目標の実現に向けた事業や取り組みを記載しております。また、前回の協議会の骨子案からの変更点としては、「反映方針3ページ」左側に記載しておりますとおり、当初は基本施策と個別施策のみしか記載していませんでしたが、この2つだけでは具体的に実施していく取り組み内容がイメージできないという御意見をいただきましたので、「A4の骨子案8ページ」以降を見直しさせていただきました。

前回の基本施策と個別施策に加え、個別施策の中の具体的な取り組み内容を新たに記載させていただきました。例えば、施策①持続可能な公共交通ネットワークの形成で、個別施策の公共交通ネットワークの再構築の実現に向けて、具体的にどのようなことを取り組んでいくべきかと言いますと、「役割分担を明確化した路線の再編」、「既存の地域公共交通の路線の維持・確保」、「地域の需要に対応したまめバス、まめタクの継続的な見直し」、「駅周辺等への都市機能の集積と地域公共交通の連携」の4つが必要であり、これらの取り組みを進めることで、個別施策や基本施策の実現へと繋がり、最終的には各基本方針の目標を達成するという仕組みとなっております。

また、取り組み内容の右側には対応という項目を追記し、網形成計画の各個別施策からの対応状況を記載しております。例えば、一番上の「役割分担を明確化した路線の再編」の対

応方針として、「見直し」と記載しておりますが、これは、網形成計画では「複数事業者間で重複する路線の再編」と表現しておりましたが、重複している路線だけを再編するのではなく、各公共交通機関の役割分担を明確化した上で、路線の再編が必要であることから、「役割分担を明確化した路線の再編」という表現に見直したことから、「見直し」と記載しております。その他にも今回、新たに計画に位置付ける取り組み内容は、「新規」、網形成計画から継続の内容には「継続」と記載しております。

また、近畿運輸局や本市の議会から提案があった内容については、対応方針の右側に○をつけております。本来ですと、丁寧に各個別の取り組み内容まで御説明させていただきませんが、時間の都合上、各取り組み内容の説明は割愛させていただきます。

次に、「反映方針4ページ」を御覧ください。

前回の協議会の骨子案の内容に対する委員の皆様の意見照会結果と、骨子案への反映方針を記載しておりますので、御説明させていただきます。

「反映方針4ページ」と併せて、「A4の骨子案3ページ」を御覧ください。まず初めに、冒頭にも御説明させていただきましたが、「課題と基本方針等を明確にする必要がある」との御意見をいただきましたので、「A4の骨子案3、7ページ」に記載の課題と基本方針との関係性をシンプルにつなげるよう見直しました。

「A4の骨子案4ページ」を御覧ください。

基本方針2に係る評価指標と基本方針2に係る施策との関係についてですが、「人口カバー率という評価指標で多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保を達成したといえるのか少し疑問であり、人口カバー率のみでは評価しにくく、また、バス交通の不便地の存在を解消する意味では一つの指標になり得ると考えますが、移動ニーズに応じた運行改善・利便性の確保の課題については別の指標を検討していただきたい」との御意見をいただきました。

これについては、多様なニーズに対応した生活拠点内の日常生活を支える移動手段の確保という観点から、大きな目標設定として、公共交通の人口カバー率を設定してはありますが、「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」、「公共交通機関の乗り継ぎ拠点数」の評価指標を追加しました。具体的な考え方としては、福祉分野等の地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の充実に向けて、福祉有償運送の登録事業者数、地域支え合い運送事業の送迎ボランティア人数、地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数の増加、また、利用目的に応じて公共交通機関等を利用できるように公共交通機関の乗り継ぎ拠点の増加を目指すものであります。

次に、基本方針3の評価指標についてですが、「地域公共交通を支える体制・仕組みづくりの評価指標としては、運転免許自主返納率や免許返納者数だけでは不十分であり、高齢者が増えるので返納者数も併せて増えるため、地域公共交通を支える体制がどう構築できたのか、作り上げる仕組みは、地域公共交通を支える仕組みになっているのかを評価する指標にすべきと考えます」との御意見をいただきました。

これについては、委員の御指摘のとおり、高齢者数の増加に併せて、返納者数も増えることから、65歳以上の運転免許証返納率のみを評価指標とし、また、新たに地域公共交通を支える体制・仕組みづくりとして、「地域公共交通の利用者数」、「地域・関係機関との意見

交換会の実施回数」の評価指標を追加しました。

次に、「反映方針5ページ」を御覧ください。

基本方針3の評価指標である地域公共交通の利用者数にかかってくる部分になりますが、「草津駅と南草津駅はコロナ禍で利用者が減少したものの、草津駅に関しては回復傾向にあるものの、南草津駅はコロナや立命館大学の学部移転の関係で利用者の回復が難しい状況であるため、そのような情勢における市内2駅に関して、傾向が異なることから、全体目標を達成するアプローチが異なることを御認識いただき、連携して様々な施策を共に取り組んでまいりたいと考えております」との御意見をいただきました。

これについては、公共交通の維持・確保に向けては各駅の傾向を踏まえ、交通事業者や駅周辺の商業施設と連携のうえ、鉄道駅での乗り継ぎ強化や利用促進等の利便性向上に向けた取り組みに加え、事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進の実施を通じて、鉄道も含めた地域の公共交通全体の利用者増加に繋がるように、各施策に共に取り組んでいきたいと考えております。

次に、「路線バスやまめバスの利用者数を目標に採用してはどうか」と御意見をいただきました。

これについては、基本方針3の評価指標である地域公共交通の利用者数において、公共交通機関ごとに目標利用者数も設定し、そちらの合計を地域公共交通の利用者数として設定いたします。

次に、「反映方針5ページの下段」に記載されている部分について「地域公共交通にライドシェアをどのように位置付けていくか」という御意見をいただきましたが、これについては、現状では、ライドシェアの実現に向けた制度設計について、国が方向性を年内に固めるとされていることから、現時点で骨子案に地域公共交通の交通形態として位置付けるのは難しいと考えておりますが、国の動向を注視しつつ施策①の個別施策「新たなモビリティの導入検討」の中で、委員の皆様と議論してまいります。

次に、「骨子案6ページ」を御覧ください。「現況と将来との比較図で、将来の図の方ですが、だいたいいつ頃の将来像なのか、また、地域内支線のみめタク運行について、『山田学区』と『常盤学区』の導入以外のその他の路線はおよそいつ頃導入されるのか」について、御意見をいただきました。

これについては、計画期間が令和6年度から令和15年度までの10年間となっておりますので、将来像については、令和15年の将来像となっており、また、山田学区、笠縫東学区、常盤学区以外の路線のうち、老上・老上西学区については令和6年度のみめバス「草津駅医大線」の幹線化に併せて導入を予定しております。

次に、「骨子案8ページ」を御覧ください。

「施策①『持続可能な公共交通ネットワークの形成（公共交通ネットワークの再構築）』において、『多様な交通手段が連携した』の部分について、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、ま

た、施策①『持続可能な公共交通ネットワークの形成』の『路線バスやコミュニティバス路線の再構築』がいちばん難しく、どうやって再構築していくのか」という御意見をいただきました。

連携については、まめタクの拡充を含めた路線バス・まめバス・まめタクの役割分担を行ったうえで公共交通ネットワーク再編を実施したうえで、生活拠点での乗り継ぎ強化による連携を図ってまいります。

また、路線バスやコミュニティバス路線の再構築のに向けた具体的な取り組み内容については、施策①の個別施策「公共交通ネットワークの再構築」に「役割分担を明確化した路線の再編」、「既存の地域公共交通の路線の維持・確保」、「地域の需要に対応したまめバス、まめタクの継続的な見直し」、「駅周辺等への都市機能の集積と地域公共交通の連携」を反映しました。

次に、「郊外に住む住民の心配事は年代によっても変わるが、団塊の世代以降で言うと、将来への不安がほとんどだと思う。今は車に乗って買物や病院などに行けるが運転できなくなった時、一人又は夫婦だけになった時にそういった日々の用事に行くことができるのか。実験運行では休止ということになったが、将来、こういった人口ボリュームの世代が運転できなくなったとき、また調査・実験してもらえ、運行してもらえるのか？また、方針の策定にあたっては将来を見越した見直しを計画に組み込むべきではと思う」という御意見をいただきました。

これについては、まめバス商店街循環線については、目標利用者数を達成しなかったため、一部の地域への運行は取りやめとなりましたが、各地域の公共交通のニーズを調査し、必要に応じて実証運行等も行いながら、高齢化社会においても、将来持続可能な公共交通ネットワークを構築します。また、将来、公共交通のニーズ等に対応できるように、施策①の個別施策「地域公共交通ネットワークの再構築」の中に反映します。

次に、施策①「持続可能な公共交通ネットワークの形成（担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討）」の内容について、「運転手不足はバス事業者だけではなく、タクシー運転手も不足しており、一般路線バス区間やまめバス区間の間を埋める（地域と接続する）ための地域内支線（まめタク）の運行も今後増便になるのであれば、人員配置が難しくなるものと思われるので、よりよい検討をお願いいたします」という御意見をいただきました。

これについては、運転手不足への対応としては、施策①の個別施策「担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討」の中に反映するとともに、タクシー事業者の運転手の状況を踏まえながら、まめタクの拡充や導入を検討します。

次に、施策①「持続可能な公共交通ネットワークの形成（ICTの活用や新たな技術の導入検討）」の内容について、「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ほしい」という御意見をいただきました。

これについては、運転手不足や新たな移動手段として、自動運転やBRT等の新技術の調査研究を進める必要があることから、施策①の個別施策「ICTの活用や新たな技術の導入検討」の中に反映します。

次に、「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」という御意見をいただきました。

これについては、現時点では、定時定路線のまめタクの拡充を含めた公共交通ネットワークの再構築を図ろうとしている段階ですが、他の自治体ではDXやAI等のICTを活用したオンデマンド型のタクシーも展開されていることから、新たな公共交通の導入については施策①の個別施策「ICTの活用や新たな技術の導入検討」で調査研究を行います。

次に、「骨子案9ページ」を御覧ください。

「鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化の内容について、駅での乗り継ぎ利便性向上については、MaaSアプリを推進することでも取り組むことができることから、普及に向けて連携できればと考えます」という御意見をいただきました。

これについては、MaaSアプリは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となることから、施策①の個別施策「ICTの活用や新たな技術の導入検討」において、MaaSアプリの普及に向けて交通事業者等と連携していきます。

次に、「骨子案10ページ」を御覧ください。

「乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上の内容について、市内道路交通における混雑緩和や駅からの二次アクセスの充実化に向けて、既存の公共交通だけでなく、新たなモビリティ（BRT等）の検討をお願いできればと思います」という御意見をいただきました。

これについては、市内道路交通における混雑緩和や駅からの二次アクセスの充実化に向けて、道路改良や信号機の運用見直し、駅前ロータリーの利用環境整備により、公共交通の定時性・速達性向上を図るとともに、連節バスの拡充、信号機の運用見直し（PTPSの導入）と併せて、BRT（バス高速輸送システム）やLRT（次世代型路面電車）の整備、自動運転技術やライドシェアといった新たなモビリティの導入について、施策①の個別施策「ICTの活用や新たな技術の導入検討」において、国や県等の関係機関と検討していきます。

次に、「骨子案11ページ」を御覧ください。

「福祉分野等と連携した移手段の充実の内容について、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」という御意見をいただきました。

これについては、病院送迎バスが路線バスやまめバスの路線と重複している箇所がありますので、一体的なサービスの実現は現状難しいところではありますが、国の方針を踏まえながら福祉や商業と公共交通の連携を検討します。

次に、「骨子案13ページ」を御覧ください。

「福祉分野等と連携した移動手段の充実の内容について、同年代の人たちで自主返納をためらっている人たちが多くおられます。その理由は①配偶者同士の買い物、通院等の送迎ができない、②ホームセンターの買い物や畑作業が今までどおりにできない、③高齢になると思わぬ出来事が増えてくるが、車がないと咄嗟の対応がとれない、④自転車に対応しているが、足腰が弱ってきていて転倒などの事故が多いなどで、これらの対応策として①返納者の特典として今までよりも充実する。例えばタクシーの無料期間を2年間とする。ただし月2回まで。②路線バスの利用も同様とする。③近くの運転者（普通車、軽自動車）の代行タクシーを増やし、タクシー並みの利用ができるようにする。④軽自動車が気軽に代行してもらえる制度を作る。というような対策がとれば、返納者も増えると思います」という御意見をいただきました。

これについては、委員御指摘のとおり、現行の支援策だけでは不十分であると考えておりますことから、施策⑩の個別施策「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」の中で高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備や支援策の拡充について、県・市・交通管理者・交通事業者で連携し、更なる支援策の拡充を組み込みます。

以上で、委員の皆様からの意見の骨子案への反映状況や骨子案の概要の説明は以上となりますが、本日、地域公共交通計画の骨子案の内容を御承認いただけましたら、1月に開催の協議会において、委員の皆様の意見等を反映した地域公共交通計画の素案について諮らせていただきます。なお、今回と同様に12月中に委員の皆様に素案に対する意見照会をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

私からは以上です。御審議を賜りますようお願い申し上げます。

【副会長】

ありがとうございました。ただいま事務局から御説明の資料構成を見させていただいても、前回の網形成計画との関係も挙げられていますし、また新たに出てきた課題についても、新規というかたちで記載していただいております、非常に分かりやすいと思えました。私も含めた各委員の方から御意見させていただいたことについても、きちんと整理していただいているところですので。

本日はオンライン参加の方もおられますし、ここに御参集の皆様もおられますので、ただいまから御意見を聞かせていただきたいと思います。何かございましたら、御発言をお願いします。

【委員】

資料1の5ページで、鉄道・バス・タクシーがそれぞれの役割分担の中でお示ししていただいておりますが、その役割が資料1の6ページの地図に落とし込まれた、地域幹線・地域内支線・地域内補完に反映されています。

将来に向けて、骨子案の6ページの地図で、まめバス草津駅医大線が地域幹線の位置づけで広域な大量移動を担っていくことが、1つ変わっている内容という認識でよろしかったですか。まめバスの中でもこれだけが地域幹線になっており、幹線軸は路線バスという認識

を持っていただければ、ここでコミュニティバスがあえて記載されている概要を教えてください。

【事務局】

今、御意見を頂きましたとおり、草津駅の東口から出ている緑色の路線につきましては、草津駅医大線というまめバスが現在、運行しております。こちらにつきましては現在、草津駅から出発しまして、南草津駅を経由し、各地域を運行した後、最終的に滋賀医大に行きます。

今回、滋賀ダイハツアリーナが開業したことや今後、草津PAの整備もございまして、複数市をまたぐ幹線として、新たに位置づけさせていただこうと思っております。

これまでの網形成計画ですと、幹線につきましては、路線バスがメインになっていたのですが、まめバスにつきましても、複数市をまたぐ路線については、地域幹線軸という扱いをさせていただこうと思っております。現在、草津駅医大線に関しては、フィーダー系統補助金という国庫補助金を頂いているのですが、今回、幹線化することによって、幹線系統補助金という新たな国庫補助金も取り込めることから、そのような観点も踏まえて、新たに地域幹線にまめバス草津駅医大線を記載いたしました。

【委員】

要するに、補助区分から、地域幹線の役割分担の位置づけに整えた資料という認識でいいということですね。

【事務局】

その通りです。基本的に公共交通の大量輸送に関しましては、路線バスが担っていただくことになるのですが、今回、交通計画にも補助を取り込むために、このような位置づけをさせていただいた形になります。

【副会長】

ほかにございませんか。

【委員】

2点ありまして、1点目はA4の骨子案の4ページ、基本方針1の「地域公共交通に対する市の財政負担」という項目に「燃料費の高騰」があります。福祉有償運送でも、同じことが起きており、そちらの分野に関しても、燃料高騰に対する支援策というのを追加していただきたいと思っております。

それともう1点、基本方針2の「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」の中に「地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数の増加」を指標に挙げられているのですが、これは、今の公共交通が十分でないがために補完しているところですので、公共交通が充実していけば、この分野は減ってしかるべきものかと思っております。

なので、公共交通のバリアフリー化、それから、交通不便地域の公共交通が充実してい

くと、「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」は、減少する傾向になると思います。この辺りの市としての考え方を教えていただきたいと思います。

【事務局】

今回、目標の中に福祉有償運送の登録事業者数の増加を目指すことを示させていただきましたのは、実際に公共交通が使えない方から御相談を受けていることもございますので、そのような方に対する移動手段の支援としまして、目標を設定させていただきました。

【事務局】

少し補足をさせていただければと思います。市の考え方としましては、基本的に公共交通の充実を、第一義的に当然目指してまいります。その中で、バリアフリー等の部分についても当然、進めていくのが前提になります。

しかし、どうしても公共交通の限界部分が出てきますので、今度の公共交通計画の中でもうたわれていることなのですけれども、地域の資源を総動員したかたちで、皆様が毎日使えるような公共交通のネットワークをつくっていくという観点から、基本的にはバリアフリー等に対応できる所は、公共交通で対応していくというのが第一義的にあって、それでもどうしても対応が難しい方については、福祉分野と連携しながら、ストレスなく移動していただけのかたちで、2段階になると考えております。

形としては、公共交通を充実させたから、福祉分野の部分が減っていくという考え方ではなくて、より充実を目指して、より利便性を高めていくという考えのもとに、数字を設定させていただけたらと考えております。

【副会長】

おっしゃっている内容も、理解できる部分はあるのですが、草津市の今の御説明にも、公共交通ではなかなか拾いきれない限界という言葉もございましたけれども、難しい部分があることは事実です。改めて市として、充実をさせていくというお答えを頂いたところですが、その辺りを踏まえて御意見がございましたら、おっしゃっていただければと思います。

【委員】

今おっしゃっていただいたように、公共交通の充実が第一で、第二の手段として福祉有償運送やボランティア輸送があるということで理解をいたしました。ただ、京都市とか大阪市とかに行きますと、本当に移動に困らないです。何が違うのでしょうか。そこも踏まえて、今後の草津市の公共交通のあり方について、皆様と多様な意見交換をして、一緒に取り組んでまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

【副会長】

まだ、これが最終的な決定というわけではないので、素案も含めて、これから御提示いただけるので、その中でもう少し今の部分については、本当は議論できたらいいと私も思います。改めて次回、議論していきたいと思っております。ほかに何かございますか。

【事務局】

先ほど、1つ目の基本方針1の目標で、財政負担額に福祉有償運送も含めて入れられないかと御意見を頂いた件につきましては、もう一度、交通事業者、市の財務も含めて検討させていただきまして、次回の協議会のときに示させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【副会長】

ほかにございませんか。

【委員】

警察の観点から、運転免許証の高齢者自主返納を促す方というのは、年を取っている方ではなくて、運転が危うい方といったことで、全国的に認識機能検査を導入したり、認知適性検査をしたりといったことも行っています。やはり、危ない方から返納していただくように進めていっています。

先ほど割合の見直しというのがありましたけれども、私もすごく賛同する話でございます。当然、年を取っても元気な方はいっぱいおられます。ただ、一定数、元気けれども、車を運転しなくても、公共交通がだいぶ発展したので利用しようという方が割的に増えていただければ、草津市としていいということで、こういった割合で数値を出していただけるのは、すごくいいと思います。

もう1つ、信号機も携わっております。特に朝夕の渋滞緩和がかなり言われているところでございます。今、PTPS等の導入の検討ということで、私も本部にいるときにこういう仕事をさせてもらっておりましたが、なかなか草津市の情勢として、国道1号線のバイパスや、名神高速の流れと周辺の幹線の流れ、特に公共交通の駅から国道1号線に向かう流れというのは、垂直になっている部分が多くございます。

やはり、従道路のほうを流そうと思うと、主道路をいじめることになりまして、今、かなり頭を悩ませているところです。道路管理者とも連携して、様々な主要な道路が直近3、4年で大きく開発されて、車の流れも変わっていきこうとする中で、全てが良いようにするのは難しいですけれども、時間帯・場所によって、車や人の流れがスムーズに行けるようにというかたちの仕事をずっとしてきましたので、今後、変えていきたいと思っております。御協力させていただきたいと思います。

【副会長】

ありがとうございます。路線バスは駅から国道1号線、国道8号線に向かって垂直に流れますので、どの駅も同じような課題を抱えていることは私も認識しております。

前の網形成計画等からも継続ということで審議いただいているので、個別にいろいろと検討していければと今も思っております。特に事務局からは、いいですか。

【事務局】

はい。

【副会長】

ほかに何かございますか。

【委員】

まずは事務局に、資料が前回のものから見やすくなり、ありがとうございます。先ほど委員からの御発言のことで、福祉有償運送をしている事業者として一言、今の状況をお伝えします。

私どもが福祉有償運送の世話人になったのは15年前で、バス会社、タクシー会社の皆様がなかなか障害をお持ちの方に会社として対応できないというようなことが原因であったと思っています。どうしても移動できないという方がいたときに、ボランティア輸送で始まりました。

生業として、プロとしてされている公共交通のあり方と、福祉の分野では、そもそもの出発点、立ち位置がまず違うということです。私たちもある意味、素人から何とかして様々な適性検査を受けたり、研修を受けたりして、利用者を安全に運ぶことを続けているところです。

ですが、根本的には、プロの方々にお任せしたいというのが、私の正直な気持ちです。タクシー会社、バス会社の皆様をお願いするのが本当は理想ですが、理想を目指す中で整理していただいていると御理解いただきやすいのではないかと思います。

ですから、理想のかたちを目指す過程で、バスの運転手、タクシーの運転手が少ない等の公共交通の厳しい状況がある中、市民の方の日常の移動に関して課題があるならば、そこに「福祉」という考え方が入ってきたと考えていただいたほうがわかりやすいと思っているところです。

お金を持っており、タクシーを使える方ばかりだったら良かったのですがけれども、そうではないので、福祉有償運送はタクシーの半額以下という縛りがございます。私どもも1km100円でさせていただいており、生業としては難しいところを、みんなの協力をしたい、何かしたいという思いも含めながらやっているところでございます。

プロの方々に経営努力もしていただいているとお聞きしている中で、私たちができる範囲で社会的課題を解決できないかというかたちで、先ほど市がおっしゃった二重構造を取るのだと思います。この目標の中に福祉有償運送と公共交通を並列的に書いてしまうと誤解されてしまうというのが、御提示ではないかと私は思っております。

【副会長】

今の御発言がすべてかと私も思いますし、草津市として、市民のいろんな方のニーズも含めて、補填できるというのは、行政目的でもございます。そういった中で現状、様々な候補の中で整理をして、皆さんに取り組んでいただいていますので、この計画の中に取り上げていただいて、前に進めていければと思っております。

ほかに御意見がありますか。ないようでしたら、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きます。よろしいでしょうか。

【委員】

異議なし。

【副会長】

ありがとうございました。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「地域公共交通の利便性向上を目指した取り組みについて」、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2号「地域公共交通の利便性向上を目指した取り組みについて」、説明させていただきます。それでは、資料を御覧ください。

地域公共交通の利便性向上を目指した取り組みについて、承認を求めるものであります。

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、1度も路線再編等を行っておらず、まめバスに関するアンケート調査を実施したところ、現在の市民ニーズにあっていないことから、今後、高齢化が進む中で、高齢者等の交通弱者が利用できるきめ細やかな公共交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

また、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、草津市地域公共交通計画に基づき、路線を見直すことにより、住民等の移動手段を確保、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

今回は、7月28日に開催した第27回地域公共交通活性化再生協議会でもお伝えさせていただいていたとおり、地域や利用者からの再編の要望が多く、運転手の労働時間の改正の影響がある「笠縫東・常盤学区」と「山田学区」について、令和6年4月から公共交通ネットワークを見直します。

今回の見直しについて、公共交通の課題とその対応策を整理しますと、課題としては①ニーズへの対応、②運転手不足および労働時間の改正、③高齢化社会への対応となり、それぞれの対策として、路線の見直し、生活拠点を中心とした公共交通網の整備、まめタクの導入を行うことで、費用対効果の向上、公共交通の充実、免許返納等への対応といった改善を図ります。

では、次に「資料2-2」を御覧ください。

各学区における交通手段の変更点を御説明します。なお、具体的な運行経路につきましては、後ほど御説明いたします。

まず、笠縫東・常盤学区につきましては、まめバス笠縫東常盤線が運行しており、再編後は停留所数が26箇所から19箇所となり、運行時間も10分程度短縮となります。なお、笠縫東常盤線については、減便の対応はありません。

そして、笠縫東常盤線の路線を短縮する代わりに、まめタクを4路線導入します。路線名はそれぞれ下寺津田江線、志那吉田線、芦浦上寺線、集新堂線となっており、停留所数、運

行時間は表のとおりです。運行便数は現在、志津学区で運行しているまめタクと同様の8便を想定しており、平日および土曜日に運行する予定です。運賃については、前回の協議会で承認いただいたとおり、運賃協議会で決定する必要があることから、後日開催させていただき、そちらの会議で決定させていただきます。

次に、山田学区につきましては、まめバス山田線が運行しており、木川循環線と北山田循環線の2系統でしたが、再編後は2系統を統合し、停留所数が38箇所となります。運行時間は再編前と大きく変わらないことから、運行便数が2便の減便となり、始発の時間と終発の時間がそれぞれ1時間短縮となります。

そして、山田線の路線を短縮、減便する代わりに、まめタクを3路線導入します。路線名はそれぞれ北山田線、不動浜線、木川線となっており、停留所数、運行時間は表のとおりです。運行便数は先ほどと同様で8便を想定しており、平日および土曜日に運行する予定です。運賃については、こちらも運賃協議会で決定させていただきます。

「資料2-3」を御覧ください。

今後の予定としまして、まずは笠縫東・常盤学区、山田学区を運行するまめタクの運行事業者を選定する必要がありますことから、当協議会で承認を得られれば、プロポーザル方式により事業者選定を行います。その後、1月下旬頃に運賃協議会を開催したのち、運行事業者から運輸局へ認可申請手続きを行っていただき、3月には各地域への周知ができるように調整することで、令和6年4月からの運行を目指します。

それでは、最後に運行経路の説明をさせていただきます。ページをめくっていただき、「別紙1-1」、「別紙1-2」を御覧ください。

「別紙1-1」には、まめバス笠縫東常盤線の再編前後が記載されており、点線が現在の運行路線となります。再編後は、水色の実線となり、浜街道より西側の路線はまめタクへの切り替えとなります。「別紙1-2」にはまめタクの新規路線4路線が記載されており、まめバスが廃止される地域およびバス交通不便地であった地域を中心に運行する予定です。なお、当該路線の設定時には、各学区内の町内会へ地域説明および意見、要望の聴取を行っており、それらを反映させたものとなっております。黄色の塗りつぶしがされている場所は主な生活拠点となっており、商業施設や病院等の地域の方が日常生活でよく利用される施設を運行するように路線を設定しております。また、黒の四角で表示されている場所は乗換ポイントとしており、まめバスや近江鉄道(株)等の他の公共交通へ乗り換えができるようなポイントをいくつも設定しております。なお、路線が点線で表示されているところはショートカットルートとして設定しており、他に予約がなければ通らずに運行するルートとなっております。各路線の運行経路については、「別紙1-3」から「別紙1-6」にそれぞれ記載しておりますが、説明が長くなってしまうことから、「別紙1-3」の下寺津田江線を例として簡単に御説明させていただきます。

下寺津田江線については、バロー草津下物店を始点としており、そこから②下物会館、③花摘寺前と進み、⑩常盤まちづくりセンターへと進みます。その後、⑪常輝の里から数字順に進み、マックスバリュへと進んだ後、引き返して⑨JAへと進み、バローへ戻ります。なお、⑪常輝の里から⑩マックスバリュまではショートカットルートとなっており、この間の予約がなければ、⑩常盤まちづくりセンターから⑨JAへとショートカットする形になります。

また、当該路線が同じ向きで回り続けると、地域によっては目的地まで遠回りになってしまうことも考えられるため、左回りと右回りを交互に運行することで、利用者側で利用しやすい便を選んでもらうようにします。笠縫東・常盤学区の説明は以上となります。

次に、「別紙2-1」、「別紙2-2」を御覧ください。

「別紙2-1」には、まめバス山田線の再編前後が記載されており、赤色と黒色の点線が現在の運行路線となります。再編後は、青色の実線となり、利用の少ない南山田方面はまめタクへの切り替えとなります。「別紙2-2」にはまめタクの新規路線3路線が記載されており、まめバスが廃止される地域およびバス交通不便地であった地域を中心に運行する予定です。なお、当該路線の設定時には、笠縫東・常盤学区と同様各学区内の町内会へ地域説明および意見、要望の聴取を行っており、それらを反映させたものとなっております。黄色の塗りつぶしと黒の四角の表示も先ほどと同様です。なお、山田学区にもショートカットルートを設定しております。各路線の運行経路については、「別紙2-3」から「別紙2-5」にそれぞれ記載しておりますが、説明が長くなってしまうことから、「別紙2-3」の北山田線を例として簡単に御説明させていただきます。

北山田線については、フレンドマート上笠店を始点としており、そこから②山元歯科、③陽の丘団地前と進み、数字順に進んで山田まちづくりセンターへと進みます。その後、引き返して⑤陽の丘団地口へと進み、フレンドマートへ戻ります。なお、⑬山田から⑭山田まちづくりセンターまではショートカットルートとなっており、この間の予約がなければ、⑫JA山田支店から⑤陽の丘団地口へとショートカットする形になります。

また、山田学区でも左回りと右回りを設定いたします。山田学区の説明は以上となります。

なお、これまで説明した運行経路は現時点での案であり、決定した運行事業者の意見や地権者調整等の状況により、停留所の設置位置や停留所名等の軽微な変更が生じる場合がありますが、その変更につきましては、事務局の一任とさせていただきます。

事務局からの説明は以上となります。

【副会長】

ありがとうございました。ただいまの御説明につきまして、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】

考えられていて、便利になりそうだと聞いておりました。ただ、まめタクの運行本数は、1日にどれくらいの便数を考えておられるのか、ちょっと気になりました。

便利になるのは、パッと見えたのですが、もともとの路線の見直しによって、経費削減を目的に今回の再編を考えられたということで、まめバスから切り換えることによって運行本数が変わるのだとは思いますが、全体的な経費は抑えられるということで、よろしいですか。

【事務局】

1点目の運行便数につきましては、両学区とも、平日、土曜日それぞれ1日8便を想定している中で、9～17時の間で運行させていただきますので、1時間に1本程度になります。

運行経費につきましては、もともとまめバスの路線短縮等による経費削減がありまして、その削減した運行経費でまめタクを運行するというような設定は、もちろんさせていただいています。ただ、まめタクの性質上、運行便数が増えれば、運行経費も増えますので、実際に導入させていただいてから、利用者の状況を確認してまいります。

運行経費につきましても、財政負担額の目標もありますことから、計画の中で検討を進めて、もしまめタクの利用がとても多くて、まめバスよりも財政負担が大きくなるということであれば、状況によって検討を進めさせていただきたいと思います。

【副会長】

ありがとうございました。ほかにごございますか。オンラインで御参加いただいている方もいかがですか。特に御質問等もないようでしたら、以上で審議を終了させていただいて、御承認とさせていただきますが、よろしいでしょうか。

【委員】

異議なし

【副会長】

特に御異議がないようでございますので、第2号議案は承認とさせていただきます。これで議事案件については、以上となりますが、その他について、先ほど資料をお配りいただきました。御説明をお願いします。

3. その他

【委員】

2つ配らせてもらってしまして、今回の草津市地域公共交通計画に国の答申結果を入れていただきまして、その中で地域公共交通の「リ・デザイン」の話もあったと思います。まずそれについて、資料2のペーパーを御覧ください。国土交通省だけではなく、文部科学省であったり、経済産業省であったり、あらゆる機関の代表が考える会議になっています。地域の公共交通「リ・デザイン」実現会議のホームページを見ていただくと、議事録や資料等すべてが載っていますので、また御確認いただければと思います。

資料を開いていただきますと、「多様な関係者による共創の方向性」ということで、A・B・C・Dのように分けて考えようという方向性になっています。次のページは国土交通省だけではなく、教育・スポーツ・文化分野については、文部科学省やこども家庭庁でも、送迎に関して一緒に考えていくという方向性を出しております。国だけではなく、市においても様々な部署があると思いますので、部署を越えた連携が今後、必要になってくるかと思えます。

縦型の資料のほうですが、この間公表された国の補正予算に関する資料になっています。基本的には、去年と同じようなメニューが出ております。変わったところと言えば、コロナ対策で出ていた交通観光連携事業というのがなくなっていて、事業者への運行経費として出していたような補助金がなくなっています。

その代わりに共創の分野で、地域公共交通の「リ・デザイン」の加速化プロジェクトにかなり力が入ってきております。補助率については、今年度の3分の2を基準として、地域との連携に非常にメリハリをつけて支援する見込みとなっております。こちらについてのスケジュールは、2月中に移行を開始して、4月頃に1次採択ができるように調整しております。事務局の選定等に時間を要した場合は、遅れる可能性はありますけれども、共創を考えていただいていますので、そちらの事業に提案されるのであれば、注意していただければと思います。

次のページをめくっていただくと、DX・GXによる公共交通の基盤強化ということで、Ma a Sの推進なども一体的に考えていくということかと思えますので、ICカードやQRコード、タッチ決済、顔認証等によるキャッシュレス決済に関するものも、国のほうで援助されますので、そこも併せて考えていただければと思います。

先ほどの議論の中で気になったのが、ほかの会議の先生もよくおっしゃるのですけれども、自家用車に乗れなくなって、公共交通に乗ろうと思うという御意見が住民の方から多いです。自分の車を運転できなくなる人が、公共通を利用することは、体力的にも難しいということなので、できるだけ住民の方には、今から公共交通に乗れる準備をしていただくことを進めていただけたらと思います。

【副会長】

ありがとうございました。ほかにございませんか。今、草津市でもいろいろとしていただいて、私も見させていただいている中で、特に連携（共創）の部分は大事ですが、なかなか難しいです。多様な関係者がおられますし、今日もいろいろと福祉分野の御質問を頂きましたし、滋賀県内の学校においても、いろいろと学校の統廃合がありますので、この辺りの子どもたちの足の確保も非常に難しいので、必要ではないかと思っております。そういう意味で連携はしていかないと、立ち行かなくなるのではないかと思っております。

それと、今、滋賀運輸支局からもおっしゃっていただきましたけれども、私も様々な会議で学識の先生方から御意見をお聞きしている中で、免許を返納するという時点で、体力的に厳しい部分があり、そこから公共交通を利用しようというのは、体力的に難しいと思います。そういう意味では、より充実した公共交通の構築を目指して、草津市で計画を立てていただいておりますので、これを推し進めていただければと思っております。

時間を超過いたしましたけれども、ほかになければ、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】

副会長、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30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

.....
.....