

第 3 3 回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和 6 年 6 月 1 4 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第33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6年6月14日（金）10時00分～11時30分

■場所：

草津市役所8階 大会議室

■出席委員：21人

塚口委員、轟委員、福島委員（宮田代理）、片岡委員、加藤委員、辻委員、南委員、
宮下委員、北村委員（近藤代理）、新委員（長瀬代理）、布施委員、辰野委員、桑委員、
池田委員、前野委員、妹尾委員、田中郁代委員、金森委員（山本代理）、
黒川委員（有村代理）、松尾俊彦委員

■欠席委員：7人

池崎委員、古澤委員、野村委員、松尾武文委員、山路委員、駒井委員、若月委員、
田中三男委員

■事務局：

一浦部長、杉田副部長、岸本課長、小島補佐、赤山主査、河村主任、中井主任

■随行者：

辰野委員随行（中嶋、成田）

■傍聴者：

なし

■オブザーバー：

栗東市（建設部土木交通課 西川課長）

守山市（都市経済部都市計画・交通政策課 今村課長補佐、小栗主事）

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、どうぞよろしく願い申し上げます。なお、現在のところ傍聴の方はおられません。

続きまして、「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約」第17条第1項の規定では、総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。とされておりますが、本日は、委員28名中21名の出席でございますので、本日の会議が成立していますことを御報告いたします。

なお、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、併せて御報告させていただきます。

次に、当協議会委員の皆様のお紹介をさせていただいておりますが、時間の都合上、誠に恐縮でございますが、送付させていただいております名簿にて御確認いただきますようお願い申し上げます。

なお、各所属団体の役員改選等に伴う委員の交代によりまして、新たに御就任いただきました委員様もおられます。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日は、「[議第3号] まめバス事業等に係る地域公共交通計画認定申請」にかかるオブザーバーといたしまして、栗東市様、守山市様にも御出席いただいております。

最後に事務局でございますが、都市計画部長、総括副部長、交通政策課より職員が出席しております。

皆様、どうぞ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でしたら、事務局までお申し出ください。

先ずお送りさせていただきました資料ですが、次第、委員名簿、協議会設置要綱、協議会

規約、左上に議第１号と記載の資料、同じく議第２号の資料、送付の際に順番が一番最後になっておりましたが議第３号の資料、そして報告１、２、３、４の各資料でございます。

また本日、皆様の机の上に、４つの資料を置かせていただいております。

１つ目が席次表、２つ目が議第１号に係る会計監査報告書、３つ目が参考資料の草津市地域公共交通計画の概要版、４つ目も参考資料、まめバスマップ・まめタクマップでございます。

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。当協議会の総会の議長につきましては、協議会規約第１５条第２項の規定により「総会の議長は、会長がこれにあたる」となっております。

また、規約第１０条２項の規定により「会長、副会長及び監事は、委員の互選によりこれを定める」となっております。

つきましては、議事の前に、当協議会の役員を選任する必要がありますが、いかがお取り計らいいたしましょうか。

【委員】

事務局のお考えをお聞かせください

【事務局】

～事務局からの提案～

【委員一同】

異議なし

【事務局】

ありがとうございます。皆様の御賛同をいただきましたので、選任された委員にお願いしたいと思います。今後２年間、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、会長、誠に恐れ入りますが、御着任にあたりまして、一言御挨拶をよろしくお願いします。

【会長】

～挨拶～

【事務局】

ありがとうございました。

それでは、議案の審議を進めさせていただきたいと思います。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名以上が記名押印しなければならない。」と定められております。従いまして、恐縮でございますがこちらで御指名させていただきます。選任された委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

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】

それでは、議題1号令和5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5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5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5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」を書面開催含め6回、草津市有償運送運営協議会を2回、草津市地域公共交通運賃協議会を1回開催しました。

「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地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請、草津市地域公共交通計画の策定、まめバス「商店街循環線」の運行経路の変更、まめバス・くるっとバス、まめタクの運行基準などについて審議いただき、「草津市地域公共交通運賃協議会」では、まめバス・まめタクの割引制度やまめタク新規路線の協議運賃について審議いただきました。

「1－3」ページを御覧ください。

令和5年度収支決算書になります。

昨年度は、「草津市地域公共交通計画」の策定に伴う収支がございました。

先ず収入につきまして、市負担金、国庫補助金を計14,193千円受け、コンサル委託料を10,263千円支出し、差引額3,928千円を市へ戻し入れしております。1,320円はコンサル委託料および市戻し入れにかかる振替手数料になります。

なお、まめバス等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、監事から代表して報告をお願いします。

【委員】

はい。それでは監事を代表しまして報告します。

先日、事務局より、監事2名に対して会計報告がありましたので、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5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したので御報告させていただきます。

【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したら、第1号議案は承認とさせていただきます。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。それでは第1号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、2つ目の議事であります「令和6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6年度事業計画（案）および収支予算（案）」につきまして、資料に基づき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だき、「資料2」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6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、よろしくお願いいたします。

まず、令和6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3回と、「草津市地域公共交通運賃協議会」を1回開催させていただきたいと考えております。

8月頃に開催予定の「地域公共交通活性化再生協議会」および「地域公共交通運賃協議会」では、10月からまめバスで運用開始を予定しております、キャッシュレス決済、検索・乗降システムについて、審議いただきたく考えております。

令和7年2月頃に開催予定の「地域公共交通活性化再生協議会」では、まめバス・まめタクの利用実績等について御報告させていただきたく考えております。

裏面「2－2」ページを御覧ください。

令和6年度の収支予算書（案）になります。

令和6年度事業につきましては、協議会予算として費用を伴うものは予定しておりますので、前年度からの繰越金297円のみとなります。まめバス運行補助金や当協議会に係る印刷製本費やお茶代などの費用は、市の予算から支出させていただき予定ですので、こちらの収支予算書には反映されていないものでございます。

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したら、承認とさせていただいてよろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

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ので、資料の議

第2号「令和6年度事業計画（案）および収支予算（案）」の（案）を削除願います。

続きまして、3つ目の議事であります「まめバス事業等に係る地域公共交通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「まめバス事業等に係る地域公共交通計画認定申請」につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

議第3号の表紙をめくっていただき、「資料3」を御覧ください。

議第3号につきましては、まめバス事業等に係る地域公共交通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が、申請内容に入る前に、令和7年度事業より、申請手続きに変更がございますので、説明させていただきます。

これまでより、まめバス事業につきましては、国庫補助金を受けるため、「地域内フィーダー系統確保維持計画」の認定を申請しておりましたが、法改正に伴い、令和7年度事業から幹線系統などについても申請が必要となりました。

まず、複数市町にまたがる一定の要件を満たすバス系統を対象とします幹線補助の申請につきましては、近江大橋線が対象となりますが、令和6年度事業申請までは滋賀県地方バス対策地域連絡協議会が幹線補助に係る計画策定および認定申請を行っていましたが、令和7年度事業申請からは関係市町が地域公共交通計画に位置付け、各協議会から認定申請させていただくこととなりました。

次に、幹線系統を補完する赤字バス系統を対象としますフィーダー補助の申請につきましては、法改正により、まめバスに加え、栗東市様、守山市様と運行しておりますくるっとバスも含めた計画の策定が必要となり、また、交付申請者も各協議会となりました。このため、今回の協議会におきましては、栗東市様、守山市様におかれましてもオブザーバーとして参加いただいております。

よって今回は、令和7年度事業にあたる令和6年10月から令和7年9月までの期間の事業計画を、幹線補助分と、新たにくるっとバスを計画に含めたフィーダー補助分の2種類、御審議いただきたいものでございます。

それではまずフィーダー補助分についてですが、資料が多数ございますので、ポイントを絞って説明させていただきます。なお、申請にあたり、今後軽微な修正等を行う可能性がございますが、その際は事務局一任で修正させていただきますこと、御容赦ください。

フィーダー補助に関する届出書類といたしましては、「3-2」ページの計画認定申請書、「3-3」ページから「3-7」ページの計画別紙、「3-8」から「3-13」の各表に

加え、資料には添付しておりませんが、これらに付随するまめバスマップなど滋賀運輸支局が指定する書類を提出いたします。

まずは、「3-3」ページを御覧ください。

こちらは計画の別紙となっております。

1番にございます当該事業の目的といたしましては、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、地域幹線である近江大橋線を基幹軸にコミュニティバス「まめバス」を運行するものです。

また、事業の必要性といたしましては、今後運転手不足などにより便数の削減や路線の廃止などが懸念される一方で、草津市では高齢化が進展していることからバス交通の重要性が高まってきているため、既存路線の維持や新たな交通手段の導入が必要不可欠なものです。

2番の(1)にございます事業の目標といたしましては、令和5年度の年間利用者数151,005人を上回る利用者数を目指しますとともに、幹線系統を含む市の補助路線の収支差につきましても、令和5年度の108,552千円以下で維持することを目指します。

次のページに進みまして、3番には、目標を達成するために行う事業といたしましては、後ほど報告させていただきますキャッシュレス決済の導入などがございます。

5番の事業に要する費用の負担につきましては、運行経費から運賃収入などを差し引いた差額分を市が補助することとしており、くるとバスについては各市町村で負担を距離按分しているところでございます。

次のページに進みまして、車両減価償却費等国庫補助金を受けておりますことから、12番についても目標等を記載させていただいております。なお、記載内容は先ほど説明いたしました2番と同様となっております。

ページ「3-8」以降は、事業に関連する各表となっておりますが、令和6年度事業からの大きな変更といたしましては、「3-8」ページ、表1につきまして、栗東市様、守山市様と連携して運行しておりますくるとバス分として、大宝循環線、宅屋線を追加しておりますのと、令和6年4月1日からの路線再編により、笠縫東常盤線がキロ程の短縮、山田線が4系統から1系統へ統合となっており、また、商店街循環線についても、東草津地区ルートが実証運行の結果、廃止となりましたので、2系統から1系統へ変更となっております。

続きまして幹線補助分になります。繰り返しになりますが、草津駅西口から浜大津まで運行しております近江大橋線に係るものであり、今年度から当協議会で申請するものです。こちらもポイントを絞って説明させていただきます。

幹線補助に関する届出書類といたしましては、「3-14」ページから「3-19」ページの計画別紙、「3-20」ページから「3-37」ページの各表等に加え、資料には添付しておりませんが、近江大橋線を運行いただいております近江鉄道様の事業報告書など滋賀運輸支局が指定する書類を提出いたします。

「３－１４」ページを御覧ください。

こちらは計画の別紙となっております。

幹線系統と先ほどのフィーダー系統は密接に関係するものでありますことから、フィーダー系統と同様に、地域幹線である近江大橋線を基幹軸にコミュニティバス「まめバス」を運行することが目的であり、市民の日常生活における移動手段を確保するため、既存路線の維持や新たな交通手段の導入が必要不可欠なものです。

また、目標につきましても利用者数の増加ならびに収支差の維持としております。

フィーダー系統との大きな差といたしましては、事業に要する費用の負担が異なります。「３－２４」ページを御覧ください。３つの表がありますうち、１番下の表のちょうど中央あたりに「損失額から国庫補助額を控除した額」８，３３９千円とあるかと思います。幹線系統においては、地域間を運行する広域なものでありますことから、これを、表のさらに右側に記載がありますとおり、市だけでなく、県や事業者においても負担いただいているところでございます。県と市からの補助額といたしましては、国庫補助金の半額を補助している状況となっております。

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。

事務局の説明において、今年度から手続きに若干変更があったということでございますので、滋賀運輸支局のほうから御注意いただくことがございますでしょうか。

【委員】

手続きについては、最初御説明いただいたとおり、県でいままで申請されていたものが、各市町のこういった協議会で諮っていただく点が大きいところです。様式についてなど、細かな変更については事務局一任という形で申請の方をしていただけたらと思いますのでご了承ください。

少し補足させていただくと、「３－２３」のページを開けてください。新しい委員様もおられるので言わせてもらいますと、路線バスをしんどいしんどいと言いながら、きちんと運行されているというところで、本当に赤字なのかという市民から御意見があったりするのですが、「３－２３」の一番上を見てもらいますと、近江鉄道様を例にさせていただきますと、「１．乗合自動車申請者の概要」のとおり、前々年度の経常収支率が９８．７３％で、三か年分を記載いただいておりますが、すべてが赤字となっています。また、経常費用ですが、「補助対象事業者の「基準期間を最終年度とする連続した過去３年間」における実車走行キ

ロ当たり計上費用等」の、補助ブロック名「北近畿」ですが、ここに数か年の走行キロ当たりの経常費用が書かれていて、基準期間の前々年度は467円掛かっているところから年々上がっているのが見て取れます。その他、補助金の額を算定するにあたって北近畿ブロックの標準の単価が国の方で示されておりまして、その標準の単価と事業者の経常費用どちらか低い方を使って国の費用が出されています。こちらを見てもらうと、事業所のキロ当たりの費用が494円で、標準が416円というところで差はあるのですが、この416円で算定されているというところは御理解ください。

次に「3-24」を開いていただきまして、事務局から御説明があった一番下のところ、真ん中の「計画額」が国の補助金になっていまして、8,339千円を先ほど御説明があったとおり県と市町と、残りが事業所の負担というところで、赤字のままで走られているというところがこの数字で見て取れます。先ほど申し上げたとおり、この金額というのはあくまでも国の補助金算定の金額で出されたものなので、この金額ではなく、さらに上乗せされた金額の赤字を事業者は出しておられる。ここまでの事業所の赤字の負担をかけながらも、この系統はなくさなければならないのかは、皆様で御協議いただきたいところであります。また、幹線補助については、生産性向上の取り組みというところで1パーセントの収支率改善等が求められておりますので、利用促進を今後も図っていただいて、まずは乗っていただくというところを皆様にもお声がけいただけたらと思います。

【会長】

なかなか、多くの資料で、最後まで理解するのは難しいところもあるかと思いますが、補足いただきまして少しわかりやすくなったかと思います。

それでは、この件につきましては承認事項でございますので、第3号議案は承認とさせていただきますようお願いいたします。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。

それではお忙しいところ、栗東市様と守山市様から同席いただきありがとうございました。この案件これで終了となりますので、御退席いただいても結構でございます。

これで3件の承認事項につきましては終了いたしましたので、次の報告案件4件に進みたいと思います。

3. 報告

【会長】

それでは、次に、報告案件の「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」につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

報告1の表紙をめくっていただき、「資料4」を御覧ください。

報告1につきましては、平成30年10月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くものでございます。

草津市地域公共交通網形成計画では、「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り組む個別施策を設定しており、資料4ではこれらと目標の達成状況を表でまとめさせていただいております。

なお、本来であれば平成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したが、今年5月に本計画の発展版として、報告2で報告させていただきます草津市地域公共交通計画を策定いたしましたことから、令和5年度が実施最終年度となります。

それではまず始めに、目標の達成状況について説明させていただきます。

基本施策の1つ目、「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」については、当市が行っております市民意識調査の項目にあります「公共交通の利便性に満足している割合」を目標値に採用しております。

こちらは、2017年当初は41.6%であったものを、2028年には47.0%以上にするという目標でございましたが、2024年現在で47.6%と目標を達成しております。

次に、「4-3」ページにまとめております、基本施策の2つ目、「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」については、草津市内を運行します「公共交通の運行路線数」を目標値に採用しております。

こちらは、2017年当初48路線であったものを、2028年にも48路線以上に維持するという目標でございましたが、2024年現在で55路線と目標を達成しております。

次に、「4-4」ページ以降にまとめております、基本施策の3つ目、「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」については、草津市内の「運転免許証保有率」を目標に採用しております。

こちらは、2017年当初66.6%であったものを、2028年にはそれ以下とする目標でございましたが、2024年現在で66.6%と大きく下回ることはできませんでしたが、目標を達成しております。

以上が基本施策の目標達成状況となります。

続きまして、令和5年度に取り組んできました個別施策について説明させていただきます。なおこちら時間の都合上、いくつか抜粋して説明させていただきたいと思います。取組状況を回答いただきました団体の皆様には大変申し訳ございませんが、御理解くださいますよう、お願いいたします。

それでは、「4-1」ページを御覧ください。基本施策1の個別施策の取組状況を右側赤枠にまとめさせていただいております。

施策1の「持続可能な公共交通網の形成」としましては、(2)の「バスの路線確保に向けた支援の検討」として、県や国において、草津市内を運行するバス等への支援や確保維持計画の認定をいただきました。

また、裏面の「4-2」ページに移りまして、施策3の「鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化」としましては、(3)の「交通系ICカードの導入検討」として、バス事業者やタクシー事業者において、導入の検討を進めていただきました。

「4-3」ページを御覧ください。こちらには基本施策2の個別施策の取組状況をまとめさせていただいております。

施策1の「まちづくりと連携した交通ネットワークの確立」としましては、(2)の「バス交通不便地等の新たな移動手段の導入検討」として、まめタク「草津駅山寺新田線」の本格運行開始や、まめバス「笠縫東・常盤線、山田線、商店街循環線」の再編に併せてまめタク導入の調整を行いました。

「4-4」ページを御覧ください。基本施策3の個別施策の取組状況をまとめさせていただいております。

施策2の「いつでもだれでもが利用しやすい公共交通環境の整備」としましては、(3)の「バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討」として、バスロケーションシステムの運用やタクシー配車アプリ「GOアプリ」の活用をいただきました。

また、(5)の「来訪者等の公共交通利用の促進」として、ラッピング列車「びわこおおつ紫式部とれいん」の運行や、スマホアプリを用いたバスフリーパスの販売、ここ滋賀と連携した観光タクシー割引クーポンの作成などを実施いただきました。

また、裏面の「4-5」ページに移りまして、施策3の「高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくり」としましては、(3)の「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」として、免許更新手続き等の機会を通じ、高齢運転者に対して「お試し自主返納」制度の周知を行い、運転免許証自主返納の促進を図っていただきました。

以上が令和5年度の実施状況になります。

今後については、次の報告2で説明させていただきます。

事務局からは以上になります。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの報告案件の説明について、報告ではございますが、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。

【委員一同】

意見なし

【会長】

ありがとうございます。

この草津市地域公共交通網形成計画というのは、現在は存在しておらず、草津市地域公共交通計画に移行しているということでございますが、昨年度の実施の報告ですから、この報告1のタイトルもこのようになっているものでございます。

それでは、次に、報告案件の「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、報告2「草津市地域公共交通計画の策定」につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

報告2の表紙をめくっていただき、「資料5」を御覧ください。

報告2につきましては、令和6年5月に草津市地域公共交通計画を策定しましたことについて報告させていただくものでございます。

草津市地域公共交通計画は、公共交通を取り巻く現状と社会情勢の変化による新たな課題に対応するため、先ほど実施状況を報告させていただきました「草津市地域公共交通網形成計画」の発展版として、近畿運輸局との地域連携サポートプランの提言内容などを踏まえ、新たに策定したものです。

計画策定にあたり、市民の意見を参考とすべく、1月29日の第31回協議会にて承認いただきました素案を以って4月1日～4月30日にパブリックコメントを実施しました結果、意見数が0件でございましたので5月に計画策定とさせていただきました。

計画の内容につきましては、これまでより皆様に審議いただいておりますので、割愛させていただきます。今後皆様には、草津市地域公共交通計画で新たに掲げました目標の達成

に向け、取組を進めていただきたく存じますので、目標の共有だけこの場で再度させていただきたいと思います。

草津市地域公共交通計画【概要版】の8ページを御覧ください。

草津市地域公共交通計画では、3つの基本方針にそれぞれ3つの個別目標を掲げております。

まず、基本方針1「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」の個別目標としましては、1つ目が、「地域公共交通の利便性に満足している市民の割合」を45.9%から55.4%にすること、2つ目が、「地域公共交通に対する市の財政負担額」を90,769千円以下にすること、3つ目が、「市の補助路線の収支差」を108,552千円以下にすることとしております。

次に、基本方針2「多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保」の個別目標としましては、1つ目が、「地域公共交通カバー率」を94.9%以上にすること、2つ目が、「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」を、福祉有償運送の登録事業者数においては現状の3事業者以上に、地域支えあい運送事業実施団体数においては現状の4団体から6団体以上に、次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においては現状の0事業者から1事業者以上にすることとしており、3つ目が、「公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数」を7か所から35か所以上にすることとしております。

10ページを御覧ください。

最後に、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、民間・交通事業者、行政の連携）」の個別目標としましては、1つ目が、「地域公共交通の利用者数」を、鉄道においては1日6万人以上に、路線バスにおいては年間870.6万人以上に、まめバス等においては年間14.6万人以上に、まめタクにおいては年間6千人以上にすることとしております。2つ目が、65歳以上の運転免許自主返納率を現状の2.3%から4.3%以上にすることとしております。3つ目が、地域・関係機関等との意見交換会の実施回数を年1回以上、計10回以上行うこととしております。

以上が草津市地域公共交通計画の基本方針および個別目標になります。皆様にはこれからこれら個別目標の達成に向け、取組を進めていただきたく存じます。

計画では、目標の達成に向けた取組メニューもまとめさせていただいております。

お渡ししております概要版の11ページ以降や、本日はお渡ししておりませんが本編の125ページ以降に載せさせていただいておりますので、皆様には協議会等で配布させていただこうと思いますので御確認いただければと存じます。なお、本編と概要版については近日中にHP等へアップロードさせていただく予定です。

事務局からは以上になります。

【会長】

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】

概要版の12ページ。交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進で、対応として「見直し」となっていますが、13ページの同じ内容で「継続」になっています。これは項目が違うのでそういった取り扱いになっているのか、そこを確認したいと思います。

【事務局】

こちらにつきましては、「再掲」になっており、本来「見直し」と「継続」を合わせなければいけないので、データを修正させていただいたうえでホームページには掲載させていただこうと思います。

【会長】

まだ、微修正は可能なのですか。

【事務局】

どちらに統一するかというと「見直し」の方で。すでにICカードとかを入れていただいている事業所もいらっしゃいますので、こちら「見直し」という形で統一させていただきま

【会長】

確認ですが、少し修正というのは今からでも大丈夫なのですか。

【事務局】

パブリックコメント等をさせていただいたものですので、一度案としては出ておりまして、後の軽微な修正については、内部で確認をさせていただいてから対応させてもらいたいと思います。

【会長】

公表するときにはきちっと整理して誤解がないようにしていただきたいと思います。

【委員】

なぜこれを質問したかといいますと、新聞で熊本の方の民間バス会社がICOCAとかSuicaを導入していたのですが、更新費用が高いのでやめてしまおうということで、熊

本の市電や市バスの方もやることについて議会で質問があり、それに対しては先送りするという市長答弁があったようで、今日バス事業者やタクシー事業者の方が来ていただいていますので、交通系ＩＣカードの導入はいいのですが、更新等にかかなり費用が掛かるということでしたら、助成金の対応も必要かと思ひまして、質問させていただいたところでございます。

【会長】

交通系ＩＣカードは全国どこへ行っても使えるという非常に便利な機能を持っていますし、是非とも維持していただければと思うのですが、費用の面につきましては十分に意見交換をして、維持できる方法を皆様と一緒に考えていく必要があると思います。今後地域公共交通計画を、活動を進めていくうえで議論していただければと思います。

【委員】

１点目が、交通計画を策定されて、ここにいる皆様はよく分かっているかと思うのですが、いかに地域住民の方にこういった計画がなされているかというのを発信していくところを併せて考えていただければと思います。

２点目ですが、６ページになりますが、乗合タクシーの緑色で右に赤字で将来的にフィーダーを活用というところがあるのですが、これに関しては現時点で補助金が出るという確定事項ではないということを御理解いただきたいと思います。フィーダーについては要件が厳しくて新規性であるとかがみられるので、その新規性の要件が該当するような再編等の具体案を示していただかないと、判断ができない状況になっておりますので、検討される場合は滋賀運輸支局の方へ相談等よろしくをお願いします。

最後に、事業者の現状について、国の立場で発言させていただきたいですが、全国的に路線バスの減便とかが続いていまして、これは２０２４年問題、労働時間の削減、人材不足に対応するためにバスを減らし、また運賃改定するなどして対策を講じておられるのですが、それでも厳しい状況であるのが現状です。乗務員のなり手不足は、バスだけでなくタクシーやトラック、すべてのモードにおいて起こっておりまして、これはワークライフバランスとか、働き方への考え方、少子化、若者の車離れとか、様々な要因があるのですが、やはり賃金が全産業平均から見ても低いという点や、一人で安全運転を第一にしておられる中で、理不尽で過剰なサービスを求められたりしながら、体力も頭も気もすごく使う仕事であるため割が合わない、仕事に魅力を見つけれないというのが原因の一つかなと考えているところです。では賃金を上げたらいいじゃないかという話ですが、収入がないことには事業所も賃金を上げられない。公共交通の利用者が激減している中で、事業者は自分たちで何とかしようと安全に影響がない範囲でコストカットを進められていて、事業の大部分を占める人件費、こちらの方に影響が及んでいるという状況です。では収入を上げれば良いということになりますが、運賃改定については国の総括原価方式という利用者に極端な不利益が生

じないような厳しい認可制度がありまして、また利用者の影響や反発が大きいこともあり、平成9年当時から運賃改定がほとんど行われていないというのが全国的な状況です。帝産湖南交通様は先般少し上げられたのですが、これだけ燃料費が高騰して厳しい状況で改定しづらい制度、これは国としてもまずいというところで、昨年度来、基本は受益者負担というところもありますので、乗合事業者が運賃改定しやすい制度改正が行われています。基本的には大量輸送機関であるバスなので、数人しか乗っていない系統となりますと事業は成り立たないというところで、今まではお金を出せば事業者さんは走ってくれていましたが、先に挙げたように人材不足で乗務員が足りない状況ということもあり、昨年事業廃止した大阪の事業者とかですと、35人運転者が必要なところ17人しかいなくて廃業となり、隣の京都や大阪のエリアで軽貨物が乗務員不足で緊急的な減便をされている状況です。乗合事業者は人が足りないと言っても、バスはきちんと運行されていると現状にあるかと思います。事実欠便は出ていないと思うのですが、それは裏に事業者が無理して働いている現状があるという点は御理解ください。利用者は数人でもいるならバスを無くさないでほしいという住民の方の意見ももっともですが、それを受けて市の担当者が、住民のために何とか残そう一生懸命に考えておられるところですが、私は国の立場として利用者も住民も大切なのですが、事業者の従業員であるとか、その背景におられる御家族も同じ国民でありますので、どちらに負担が偏ることが無いように考えたいというところから申し上げさせてもらっています。国が何故事業者の肩ばかり持つのだと思われるかもしれませんが、私の組織は事業者の許認可と指導監督をやっております、カスハラ等されている利用者の方には直接何もできないのですが、一方で少しでも事業者に不手際があったら、指導や厳しい監査を実施して行政処分をしている中で、そういった理不尽に耐えて苦しい経営状況の中、運行を続けてくれているというのはよく分かっている、事業所はあまり自分でおっしゃられないので、私の方で発言させてもらいました。地域の足の確保というところで、国の方では地域交通のり・デザインとか再構築ですね、また、共創といった輸送資源の総動員といった形で地域交通を守っていこうという方向に転換しています。草津市は以前よりまめタク、まめバス等で、地域住民のために非常に積極的に取り組んでおられるのですが、今後は福祉有償運送とか自家用有償運送、またスクールバスとか企業送迎などそういったところの活用も視野に入れていく必要があるのではないかと考えております。事業者には運行維持を任せる時代も終わっているというところを再認識いただけたらと思って発言させていただきました。

【会長】

運輸支局の立場から日頃感じておられることも含め、事業者の立場も考えて御発言いただけたかと思います。サービスを提供する事業者の方にも家族があり、そこも考えたうえですべての人たちがちゃんと生活できるような、そういう視点が必要だということでございますね。

私、上乘せして個人的なことを申し上げますと、今、県で交通税なるものの議論をされていると聞いておりますが、交通税という名称がいいのかというのは横に置きまして、公共交通を維持していくためには何らかの財源が必要であるというところは、きちんと議論をしたうえで、皆の合意が達せられれば、あとはどういった形でそれを達成していくのか、若干の値上げが要るのか、あるいは利用者だけでなく乗っていない人も全体として社会を支えていく公共交通の維持のためには、それだけの負担が必要だという部分に持っていくのか、そのあたりの議論もあろうかと思いますが、いずれにしても私、今、支局さんからの御発言を私なりに解釈しますと、財源というのは必要なのだからそこについて議論してくださいというところもあるのかと思いました。会長としての意見ではなく、個人としての意見でございます。

何か他に御意見ございますか。これは報告事項でございますのでこれで。

それでは、3つ目の報告でございますが、「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」につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

報告3の表紙をめくっていただき、「資料6」を御覧ください。

報告3につきましては、まめバス各路線の利用実績ならびにキャッシュレス決済、検索・乗降システムの導入について報告させていただくものでございます。

まめバス各路線の利用実績についてから説明させていただきます。

左上が目標利用者数とそれに対する利用実績の表となります。なお、本来であれば1クール3年間の利用実績をもとに次のクールの運行を判断しているところではありますが、今年度に草津市地域公共交通計画を策定しました関係から、クールの切り替えタイミング調整のため、第3クールを4年目まで延長しているところです。

表の一番上が第3クールの目標利用者数となっております。平成29年10月から令和2年9月の平均となっております。その下に1年目から4年目見込利用者数、一番下にはコロナ前の利用者数を記載しております。赤色で表示されております部分が目標未達、緑色で表示されております部分が目標達成となっております。

3年目の実績では商店街循環線、宅屋線が未達となっており、4年目見込みでは商店街循環線が未達見込みとなっております。これは3年目に商店街循環線を東草津地域まで延伸させた影響で利用が一時的に減少したことが原因と考えられ、今後徐々に回復していくものと考えております。なお、左下のグラフをみていただきますと、基本的に全路線右上がりのグラフであるところ、商店街循環線のみ令和5年が減少していることが先の理由となっております。

また、グラフでいきますと、山田線が4年目見込みで減少となっております。これは今年度より路線再編を行い、14便から12便に2便減便となった影響になり、便数の減少に対しての利用者数の減少は少ないものと見込んでおります。

続きまして、キャッシュレス決済、検索・乗降システムの導入について説明させていただきます。「6-3」ページを御覧ください。

令和6年10月から、まめバス、くるっとバスにおいて、交通系ICカードによる決済を導入いたします。ICOCAなどの共通決済導入により、サービスの充実や利便性向上、公共交通機関同士の連携強化を図るものです。

サービスの充実の具体例として、右上に記載させていただいておりますような、現金との差別化による回数券等の廃止なども期待されるところであります。

「6-4」ページを御覧ください。

検索・乗降システムについてになります。

こちらキャッシュレス決済同様、令和6年10月から、まめバス、くるっとバスにおいて、導入いたします。検索システムとしては、スマートフォンなどで運行ダイヤやルートだけでなく、停留所や車両の位置が確認できるようになり、利便性が向上します。また、乗降システムにより、各停留所の乗降データが収集できるようになり、ニーズに合った費用対効果の高い路線再編が図れるようになります。

事務局からは以上になります。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問や御意見ございますでしょうか。特にございませんでしょうか。ありがとうございます。

それでは最後になりますが、4つ目の報告案件の「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」を御覧ください。

報告4につきましては、まめタク各路線の利用実績について報告させていただくものでございます。

志津・志津南学区の令和5年度実績をまとめさせていただいております。なお、山田学区、笠縫東・常盤学区は今年度より新たに運行を開始したため、資料には含めておりません。また、令和5年11月29日を以って運行取り止めとしております草津駅馬場線につきましては、12月以降の実績はございませんので、よろしくお願いいたします。

「7-1」ページでは、利用者数をグラフと表で表しております。

上半分のグラフを見ますと、特に青地笠井線の伸び率が目立ち、まめタク全体の増加利用者数約400人の半分以上を占めております。その一方で、追分線、山寺新田線、岡本線では利用者数が減少しております。

下半分の表では、その月で一番利用者数の多かった路線を緑色に、一番少なかった路線を赤色にしております。まめタク全体の利用者数の3分の1を占める馬場線が12月を除き一番利用者数が多く、草津駅接続路線である草津駅山寺新田線と草津駅馬場線の利用者が、運行開始が令和4年度からで便数も少ない影響もあってか、少ない状況です。しかしながら、一便あたりの利用者数となりますと、追分線が1.72人と一番多く、次いで草津駅馬場線、草津駅山寺新田線が多いという結果が出ており、利用者数の多い青地笠井線や馬場線の一便あたりの利用者数が少なくなっております。

裏面「7-2」ページを御覧ください。

こちらでは、運行便数・運行率をグラフと表で表しております。

利用者数と運行便数・運行率との相関関係から、運行便数・運行率グラフと利用者数グラフは似た結果となっておりますが、1日あたりの運行便数の少なさの影響がなくなり、草津駅山寺新田線、草津駅馬場線の数値が高くなっております。しかしながら、下半分の表を御覧いただきますとわかりますとおり、5月6月の草津駅山寺新田線の運行率が突出して高く、これは本格運行の判断中であつたことも影響してのものであり、また、今年度から本格運行に合わせて増便等も行つたため、今後の動きには注意する必要があります。

全体的には利用者数と同じく馬場線の運行率が高く、その一方で一便あたりの利用者数が最も高かった追分線が多くの月で最も運行率が低い結果となりました。

まめタクは路線不定期運行を採用しており、予約がなければ運行せず経費も発生せず、また、一便あたりの経費は乗車人数に左右されませんので、一便あたりの利用者数が高くなれば、運行経費に対する運賃収入も高くなりますので、そういった視点では追分線は良い路線と言えますが、運行率の悪さはニーズを捉えられていないことを示している可能性がありますので、山寺新田線、岡本線含め、このまま利用者数が減少していく前に状況を調査して対応策を検討する必要があります。

事務局からは以上になります。

【会長】

ありがとうございました。

ただいまの説明について、御質問や御意見はございますでしょうか。

事務局としては、今後この利用状況としてはもう少し調べていかないと、という考えでよろしいですか。

【事務局】

はい。この度、新しい公共交通計画を策定しまして次年度からはまめバス同様にクール設定した上で利用状況とかを確認しながら運行判断ということになってきますので、本格運行が昨年度始まった路線もございますので、今後動向を注視していきながらと思っております。

【委員】

まめタクを利用されている地域の方とお話をさせていただくことがありまして、まめバスが走らなくなったという話から始まって、その方は女性で、なにか買い物等行くときは誘い合うのだと言っておられました。ですから地域コミュニティとの関連性みたいなものが、もしかしたら多少明確に出来てきているのか、市民センターのサークル活動であるとか、高齢者の見守り活動とか、民生児童委員の呼びかけとかで、もしかしたら見知らぬ人が乗り合わせるまめバスというものと、知り合い同士で使えるよというまめタクの良さというものが、もしかしたらポジティブに捉えられるのではないかとその方からヒントをいただいたという思いでございました。

また、先ほど運輸局の方から事業者のことをおっしゃっていただいて、その通りだと思っております。脱線して申し訳ないですが、私は福祉有償運送の事業者の一員でございます。市民のニーズはお客様本位になっている状況にある。モラルの低下が、一体どういう風に低下していくかというのは思うのですが、まめバスでも市制70周年のシールを貼るなど、啓発という意味でもまめバスを活用しながら、普通のバスやタクシーの存在意義といいますか、そういった活動を少しずつしていくことで、運転手もやりがいが出てくるのではないかと考えたところです。まめタクから話は飛んでしまいましたが、現場で動かれる方、利用者、地域全体の街づくり、それぞれを合わせて公共交通計画というものが有効的に活用されるのだろうと明るい展望で見させていただいております。皆さんの御苦勞に感謝したいと思います。

【会長】

他には御発言ございますでしょうか。

報告案件については以上となります。

私、先ほどからの皆様の御意見で感じましたことは、公共交通のバス事業を維持するためには、もっと走らせてほしいという利用者の立場からの発言が強いわけですが、それだけではなくて事業者の立場も考えていきましょう。もちろん行政も苦勞されているというのもある。そういうように、いろいろな方の努力の成果でまめバス、まめタク動いているわけですから、そのあたりはできるだけこの場で、いろんな意見を出していただいて、すぐには解決できないかもしれないが、色々な情報を共有してゆっくり進めていくというのは非常に重要だと思いますので今後ともどうぞよろしくお願いします。

それでは一応私の役目はこれまでということで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、また議事進行に御協力いただきまして誠にありがとうございました。

我々の方も貴重な御意見を参考として、いかに公共交通を維持していく、あるいはより発展的にしていくというのにどのような取り組みができるかというふうなことを考えてまいりたいと思います。議題２号で今年度の事業計画案ということで、今年度中にこの会議を開催させていただきます。日が近くなりましたら、また御案内をさせていただきますので、その際も貴重な御意見を頂戴できればと考えております。

それでは、これをもちまして第３３回草津市地域公共交通活性化再生協議会通常総会を閉会とさせていただきます。どうぞお気をつけてお帰りください。ありがとうございました。

議事録署名人

.....

.....