

第 2 1 回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和 2 年 7 月 6 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第21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2年7月6日（月）10時00分～12時03分

■場所：

草津市役所 8階大会議室

■出席委員：24名（順不同）

塚口委員、樽井委員、津田委員（本庄代理）、洲鎌委員（杉江代理）、加藤委員、南英三委員、宮下委員、北村真治委員、隠岐委員、中島委員（長瀬代理）、大西委員、中西委員、野村委員、北村雅利委員、福田委員、前野委員、木村委員、高田委員、中村委員、酒井委員、田中委員、増田委員、藤田委員（田中代理）、寺田委員

■欠席委員：4名（順不同）

南総一郎委員、濱田委員、野口委員、池崎委員

■事務局：

辻川部長、中安理事、松尾副部長、岩城課長、三浦係長、田村主査、眞木主事

■随行者：

1名

■傍聴者：

0名

1. 開会

【事務局】

～開会の挨拶～

【事務局】

～挨拶～

【事務局】

ありがとうございました。

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。

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あげます。

次に、本日の会議の成立について御報告申しあげます。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23人（後刻24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2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、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。

2. 委員紹介

【事務局】

次に、当協議会委員の委嘱についてですが、これまでの委嘱期間は今年の3月末をもって満了いたしましたことから、この度、新たに委員の委嘱をさせていただきました。

皆様、これから2年間どうぞよろしくお願ひいたします。

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1～7まで。そして、草津市地域公共交通網形成計画の概要版と本編、滋賀県タクシー協会からのクリップ留めされている書類一式となります。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。

3. 議事

【事務局】

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、当協議会規約第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条第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ると思いますが、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】

はい。事務局といたしましては、会長には、これまでも当協議会の会長として会議を運営していただきました、立命館大学工学部特任教授の塚口委員に是非とも御就任をお願いしたいと考えております。

また、副会長には、これまでも当協議会の副会長を務めていただきました滋賀県バス協会専務理事の野村委員に是非御就任をお願いしたいと考えております。

また、監事につきましては、これまでも監事を務めていただきました草津市観光物産協会会長の南委員と、滋賀県土木交通部交通戦略課参事の津田委員をお願いしたいと考えております。滋賀県の津田参事は今回欠席ですが、事前に監事に御就任いただくことについてお願いさせていただき、承諾いただいております。委員のみなさま、いかがでしょうか。

【委員】

異議なし

【事務局】

ありがとうございます。委員各位の御賛同をいただきましたので、会長は塚口委員に、副会長は野村委員に、監事は南委員と津田委員に御就任を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ひ申し上げます。

それでは、塚口会長、誠に恐れ入りますが、総会にあたりまして、一言御挨拶をよろしくお願ひします。

【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たします。

【会長】

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、草津商工会議所の加藤委員様と、草津市まちづくり協議会連合会の高田委員様をお願いしたいと思いますが、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、お二人をお願いしたいと思います。

議案の審議に入ります。御審議いただく案件は4件でございます。

議第1号「令和元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】

議第1号『令和元年度事業報告および収支決算』につきまして、資料に基づき説明させていただきます。

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元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。

令和元年度の事業報告を行います。

昨年度の協議会は、協議会を2回、書面協議を2回実施させていただきました。

第19回の協議会では、本日と同様に、前年度事業の報告、当該年度事業の説明、また、まめバスフィーダー補助金の申請、そして、消費税増税に伴うまめバス運賃の対応について審議いただいたところです。

書面協議については、滋賀バスの「草津伊勢落線」の消費税増税に伴う運賃改定に係る書面協議と、まめバスフィーダー補助金の国庫補助上限額の変更に伴う書面協議を実施させていただきました。

今年 2 月の第 2 0 回協議会では、意見交換として交通施策における高齢者支援の充実について、委員の皆様から御意見をいただいたところでございます。

令和元年度の収支決算になります。

昨年度におきましては、費用を伴う事業はございませんでした。例年では、網計画策定にかかる委託業務の費用や、それに付随する国庫補助金がございましたが、昨年度はございませんでしたので、前年度からの繰越金 2 3 1 円が令和 2 年度会計への繰越金となります。

事務局からの説明は以上になります。

【会長】

本決算に伴う会計監査の報告をお願いします。

【委員】

事務局より、監事 2 名に対して会計報告がありましたことから、監査を実施いたしましたので、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元年度会計監査については、預金通帳、証拠書類の経理および処理を正確かつ適正に執行されていることを認めます。

【会長】

ただいまの御説明について、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。

御発言がございませんので、第 1 号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、2 点目の議事であります「令和 2 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】

議第 2 号『令和 2 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 2 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 1 8 条第 1 号の規定に基づき、承認を求めますので、よろしくお願いいたします。

令和 2 年度の事業計画（案）について説明させていただきます。

今年度の協議会の開催につきましては、地域公共交通活性化再生協議会を 3 回と、部会の地域公共交通会議を 3 回程度開催させていただきたいと考えております。

例年より開催回数が多くなる予定ですが、これは、本日、後ほど説明させていただきます、その他案件の「草津市デマンド型乗合タクシー」につきまして、今年度の実証運行をさせていただきたく考えているところをごさいます、デマンド型乗合タクシー事業の内容等について皆様に御審議いただきたく考えているため、例年より回数が多くなっているところをごさいます。

デマンド型乗合タクシー事業のスケジュールといたしましては、部会の地域公共交通会議と地域公共交通活性化再生協議会を 7 月下旬に 1 回ずつ、その後、9 月上旬に再度、地域公共交通会議と地域公共交通活性化再生協議会を 1 回ずつ、そして来年 2 月頃に地域公共交通会議 1 回開催したく考えているところをごさいます。

令和 2 年度の収支予算（案）について説明させていただきます。

令和 2 年度事業につきましても、協議会予算としては費用を伴うものは予定しておりませんので、前年度からの繰越金 231 円のみでの予定となります。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、また、先程説明申し上げましたデマンド型乗合タクシー事業にかかる費用につきましても、市の予算から支出させていただきたく予定ですので、こちらの収支予算書には反映されていないものをごさいます。

事務局からの説明は以上になります。

【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。

御発言がございませんので、第 2 号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、3 点目の議事であります「まめバス車両購入年月の変更に係る地域内フィーダー系統確保維持計画変更届出」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

議第 3 号「まめバス車両購入年月の変更に係る地域内フィーダー系統確保維持計画変更届出」につきまして、説明させていただきます。

議第 3 号につきましては、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 1 8 条第 5 号の規定に基づき、承認を求めるものをごさいます。

この計画は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金というものを事業に取り入れ

おり、これらの国庫補助金を取り入れるために、今回のフィーダー系統計画を出しているもので、議第3号は昨年度のフィーダー系統計画を変更するものでございます。

まめバス事業につきましては、国庫補助金の交付を受けて運行しており、令和元年6月には、令和元年10月～令和2年9月の期間の事業計画を提出し、国土交通大臣より認定を受けているところでございます。

今回、まめバス車両の購入年月について、当初予定していた年月と変更がございましたことから、当該計画の変更届出を行うものでございます。

変更内容といたしましては、草津駅医大線の小型車両（ローザ）につきまして、当初届出では、令和2年2月に運行開始の予定で動いておりましたが、リース会社の納車の遅れにより、令和2年4月に運行開始しましたことから、今回、令和2年4月に変更いたします。

届出書類といたしましては、3-2ページの届出文書、3-3ページから3-6ページの当初計画、こちらは3-6ページの17番にございますが、協議会の開催状況と主な議論に、本日協議した旨を記載させていただき提出いたします。

また、3-7ページは、車両購入に関する表6の様式ですが、先ほど話した内容で各年度変更するというを示しております。

なお、計画内容については、次の議事で説明させていただきます。

説明については以上でございます。

御審議賜りますよう、よろしくお願いいたします。

【委員】

運行は滞りなくできているのでしょうか。

バスの車両が来ない2ヶ月間はどのような運行になるのでしょうか。

【事務局】

それまで使用していた車両で運行いたします。

【会長】

運行サービスとしては、変更することなくやっていただけということですね。

その他御発言がないので、第3号議案は原案通り承認とさせていただきます。

続きまして、4点目の議事であります「まめバス事業に係る地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

議第4号「地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請」につきまして、説明させていただきます。

議第4号につきましては、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第18条第5号の規定に基づき、承認を求めるものでございます。

国庫補助金の今年度分の申請についてですが、令和2年10月～令和3年9月の期間の事業計画については、令和2年7月末までに提出しなければならないため、今回、承認をお願いするものでございます。

届出書類といたしましては、4-2ページの計画の申請書、4-3ページから4-6ページの計画、4-7ページから4-9ページの表1、4-10ページの表5、4-11ページから4-13ページの表6です。そのほかには、まめバスマップや、幹線系統の路線図など、滋賀運輸支局に指示されている書類を提出いたします。

例年との変更点といたしましては、表6、車両の取得計画の概要につきまして、まめバス「草津駅医大線」の既存車両の老朽化により、路線を維持継続することが困難なことから、令和2年10月に、新たに小型車両（ローザ）を導入する予定であるため、購入車両を1台追加いたしました。

届出書類について説明させていただきます。4-3ページを御覧ください。

当該計画の目的につきましては、バス交通空白地・不便地の解消、高齢者や障害者等の移動制約者に対する生活交通の確保、中心市街地の活性化等を目的として、まめバスを運行するというものであります。

必要性につきましては、現在、民間バス事業者3社により路線バスが運行されていますが、自家用車の普及等に伴い利用者が減少しており、今後、便数の削減や路線の廃止などサービス水準の低下が懸念されております。その一方で、高齢化が進展しており、自家用車の運転が困難な高齢者や障害者などの移動手段として、バス交通の重要性が高まっていくことが予想されます。また、草津市内には、路線バスが運行していない等のバス交通空白地・不便地が散在しており、これらの地域の解消が大きな課題となっております。市民の移動手段を確保するため、新たな交通手段の導入が必要不可欠となっております。

事業の目標といたしましては、本計画は、地域に愛され地域に根付いたバスとなるため、市民にとってわかりやすく、地域の一体感、連帯感を強めるため、目標指数を「利用者数」として設定し、本格運行を始めた平成26年10月から平成29年9月の年間利用者の平均値113,500人を基準として、利便性の向上等に取り組むことにより年々利用者の増加を目指すというものです。

令和元年度は145,964人の利用があり、令和3年度事業においては令和元年度実績を上回る利用者数の達成を目標とします。

また、公共交通の利便性に満足している市民の割合の向上を目指しており、これらは網形

成計画の93ページに記載されているとおり、2017年の41.6%から10年後には47.0%を目指すというものでございます。

車両購入に関する記載につきましては、4-5ページに、目的や必要性、事業の目標等を記しております。

目的といたしましては、市民にバスに対する愛着を持っていただき、地域で守っていかうとするという意識を育むことが重要であることから、分かりやすく乗りやすい、洗練されたマイバス意識の高い乗り物にしていくためにバス車両を更新します。

必要性につきましては、市民に末永く暮らしていただく公共交通環境の整備を図っていくため、古くなったバス車両を一新し、市民に安心感を与えながら持続的な運行を行っていく必要があるためです。

事業の目標として、令和3年度事業には、令和元年度年間利用者145,964人を上回る利用者数を目標と定め、利便性の向上による利用者の増加などに取り組み、目標値を超える利用者数を目指すものです。

4-7ページから4-9ページは、まめバス運行に関する内容で、各路線の運行系統や運行回数などを記載しております。

笠縫東常盤線では、起点が草津駅西口、経路地が下寺、終点が草津駅西口で、系統のキロ程は往復で19.4キロメートル、計画運行日数は294日、計画運行回数は1,764回です。地域内フィーダー系統の基準適合にかかる路線定期運行については路線定期であり、接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確保策については、草津駅西口にて補助対象地域間幹線系統近江大橋線と接続しております。

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

4-10ページには、表5、地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要として、人口集中地区以外の人口33,983人。

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日の欄については、草津市においては、平成30年10月に草津市地域公共交通網形成計画を策定しましたので、記載しており、県でも平成31年3月に大津湖南エリア地域公共交通網形成計画を策定されましたので記載しております。

対象人口、算定式、国庫補助上限額につきましては、滋賀運輸支局より示していただいた算定式をもとに記載してはいたしましたが、今年度から空欄で提出するよう指示がありましたので、空欄としております。

4-11ページから4-13ページの表6、車両の取得計画の概要には、各年度に令和2

年10月から草津駅医大線へ小型車両（ローザ）を導入予定でありますことから、それらを記載し、提出するものでございます。

説明については以上でございます。

御審議賜りますよう、よろしくお願いいたします。

【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。

4-10ページに（参考）として記載のある対象人口、算定式、国庫補助上限額が空欄となっているのはなぜでしょうか。

【事務局】

例年、国の方から国庫補助金上限額として補助金の算定式を示していただいていたのですが、今年度は示されておらず、空欄で提出いただきたい旨の指示があったためです。

【会長】

今年度は初めからこのようにという指示があったということですね。

運輸支局もこれでよろしいか。

【委員】

国庫補助の上限額なので、金額が確実にもらえるか決まっておりません。参考金額となっておりますので、そこは空欄で結構です。

【委員】

4-10ですが、交通不便地域の変更等が記載されておりませんが、交通不便地域が無いとは思えないが、なぜ空欄なのでしょう。

【副会長】

下欄の記載要領3に基づいて説明していただければどうでしょうか。

【事務局】

4-10の記載要領3について、交通不便地域に関する記載がありますが、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計を記載することとなっており、例年この内訳につきましては空欄で出させていただいているもので、ここに該当するものが無

いということでございます。

【委員】

運輸局長が指定しているところが無いという認識でよろしいでしょうか。

【事務局】

そのように認識しております。

【委員】

陸運支局としてもないと認識されているということですね。

【委員】

はい。

【委員】

わかりました。

【会長】

交通不便地域については、市民の皆さんがここだと思われている地域が無いということではないわけですね。記載要領のところに書いてある説明に該当しないということです。

市民目線で、交通不便であるという方がいらっしゃるが、市民意識をベースにしたものではないということなので、考えが違っているのは制度的なものでございます。

その他御発言がなければ、第4号議案は承認とさせていただきます。

本日、承認を必要とする議第1号から4号までの議案については以上となります。

引き続きまして、報告事項等に移りたいと思います。

報告の1点目であります「草津・栗東・守山くるっとバス宅屋線のダイヤ改正」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

報告1「草津・栗東・守山くるっとバス宅屋線のダイヤ改正」につきまして、説明させていただきます。

草津・栗東・守山くるっとバス宅屋線につきましては、平成25年10月より市域をまたいで運行するコミュニティバスといたしまして、草津駅西口から栗東駅東口や済生会病院ま

で運行し、平成28年10月からは守山駅東口まで路線を延伸して運行する路線でございます。また、運行回数といたしましては、平日に往路5便、復路5便を運行しております。

宅屋線延伸時のチラシを掲載しており、草津駅西口から青色の路線で栗東駅東口を経由し、済生会病院、守山駅東口まで行く路線でございます。

ダイヤ改正の経過および内容といたしましては、令和2年3月に県道145号の道路拡幅工事が完了したことにより、交通流がスムーズになり、路線の所要時間にずれが発生しましたことから、今回、所要時間のずれを解消すべく、ダイヤ改正を行うものでございます。

道路の拡幅工事場所としましては、栗東市のアグリの郷前付近から宅屋交差点付近までの4車線化工事となっております。当該路線に係るバス停留所としましては「アグリの郷」「やすらぎの家」であります。

ダイヤ改正と併せて、「済生会病院前」バス停留所を「大橋三丁目」バス停留所へと改名いたしますが、改名の理由といたしましては、済生会病院への通院等が目的で乗車される利用者が、病院内ロータリーに設置いただいております「済生会病院」停留所で降車いただければ病院へアクセスしやすいのですが、誤って、ひとつ手前の「済生会病院前」で降車ボタンを押される方が多い状況でございましたので、今回、ダイヤ改正と併せて行うものでございます。

スケジュールといたしましては、令和2年10月より、今回の変更のダイヤ改正、バス停留所の改名をし、運行開始となっております。

5-2ページを御覧ください。こちらには、往路、復路の改正前、改正後の宅屋線のダイヤを記載しております。改正後の赤字で記載している箇所が、今回、道路拡幅工事完了後、交通流がスムーズになったことに伴う、ダイヤの改正でございます。

赤字になっているところは、数分の改正が行われています。

説明については以上でございます。

【会長】

報告1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。続きまして、報告の2点目であります「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】

報告2『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、資料に基づき私から説明させていただきます。

報告2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は、「将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造へ転換を図る」ことを目的に、当協議会で計画を策定したものでございまして、今回資料として概要版と本編をお配りしております。

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

今回は、こちらの計画を策定して3年目にあたる今年度時点におきまして、一度、施策全体の取組状況を共有させていただきまして、今後の取組につなげたいと考えまして、事前に関係委員の皆様へ、現時点での取組状況を伺わせていただき、取りまとめさせていただきまして、御報告させていただくものでございます。

それでは、2ページから4ページを御覧いただきたいと思っております。

A3の資料となっておりますので、広げて御覧いただければと思います。

A3資料の2ページから4ページは、草津市の公共交通ネットワークを実現するために定めた3つの基本施策と、その基本施策を実現するための個別施策を表にまとめた資料となります。

表の見方を2ページの中で説明します。

左側の大きな基本施策1「多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通」の下に、基本施策を実現するための施策の4つを位置付けておりまして、その施策の下に個別施策を位置付けております。

個別施策ごとに、右側に事業展開スケジュールを定めており、その右側に、誰が個別施策を実施するかという実施主体を定めています。

資料の右側に太枠で囲っておりますのが、平成30年度と令和元年度の実績と、令和2年度の実績予定となっております。関係委員の皆様から回答いただいたものを取りまとめているものになります。

例えば、こちらの基本施策1の1番上、施策1「持続可能な公共交通網の形成」の個別施策(1)「路線バスやコミュニティバス路線の再構築」については、令和3年度までを「検討・準備」、令和6年度までを「実施」、令和9年度までを「継続」と定め、「市やバス事業者」などが実施主体となっている施策です。

取組実績としては、「地域の需要に応じたバス再編のために、バス車内に乗降人数の調査装置を導入」、また今年度の取組予定としては、「乗降人数の調査結果から、運行ダイヤの再編成を検討」という見方になっております。

各個別施策を丁寧に説明させていただきたいところではございますが、今回は時間の都

合上、取組状況の中で、特に大きな取組かと思われるものを予めこちらで朱書きさせてもらいまして、そちらを説明させていただきたいと思っておりますので、取組状況を回答いただきました委員の皆さまには大変申し訳ございませんが、御理解いただきますようお願いいたします。

私の方からひと通り説明させていただきまして、後ほど補足等がございましたら関係委員様よりご説明いただけますと幸いです。

それでは、2ページの基本施策1「多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通」から説明させていただきます。

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

その中で、まず、「施策1 持続可能な公共交通網の形成」の中の、個別施策(2)「バスの路線確保に向けた支援の検討」についてです。

今年度の取組予定としまして、県より、「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえたバスの課題検討ワーキングを行い、支援検討を実施」と挙げていただいています。

次に、「施策2 連続性のある道路環境整備」の中の、個別施策(2)「駅前ロータリーの機能性の向上」についてです。

今年度の取組予定としまして、「交通規制を伴う社会実験や、バス路線とバス停留所を分散させる社会実験を実施」と挙げさせてもらっています。これは、県と市が事務局となって関係者で組織しております南草津駅周辺交通対策検討会において取組を進めております交通渋滞対策として、今年度に社会実験を予定しているものです。

次に、同じく「施策2 連続性のある道路環境整備」の中の、個別施策(4)「自転車走行空間の整備」についてです。

今年度の取組予定として、「自転車安全安心利用促進計画」の中間見直しに伴い、自転車ネットワーク計画の見直しを実施する。」と挙げさせてもらっています。こちらは、市が事務局となっている、自転車安全安心利用促進委員会における計画でございまして、計画期間の半分が経過したので、自転車道の整備方法等について計画の見直しを行う予定をしています。

次に、「施策3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化」の中の、個別施策(3)「交通系ICカードの導入検討」についてです。

今年度取組予定として、近江鉄道さんより「導入予定」と挙げていただいております。

最後に、「施策4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備」の中で、個別施策(1)「鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備」についてです。

取組実績としまして、「草津駅西口第3自転車駐車場」および「草津駅西口第4自転車駐車場」の新設、また、「草津駅西口第2自転車駐車場」および「草津駅東自転車駐車場」へ自転車ラックの整備を挙げさせてもらっています。草津駅周辺における駐輪場不足へ対応するため、平成30年度に市営駐輪場を新たに整備したのになります。

基本施策2「まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通」を実現するための個別施策になります。

基本施策2は、3つの施策で構成しており、「施策1 まちづくりと連携した交通ネット

ワークの確立」、「施策2 福祉分野等と連携した移動手段の充実」、「施策3 広域的なバス路線の充実」の以上3つの施策となっております。

まず、「施策1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立」の中の、個別施策(2)「バス交通空白地等の新たな移動手段の導入検討」についてです。

今年度の取組予定としまして、「デマンド型乗合タクシー事業の実証運行」を挙げさせてもらっています。こちらは、後ほど、その他案件で詳細に説明させていただきます。

次に、「施策3 広域的なバス路線の充実」の中の、個別施策(1)「隣接市と連携したバス路線網の強化」についてです。

取組実績としまして、平成30年10月より、くるとバス大宝循環線を守山市まで延伸しました。それまで草津栗東間で運行していた路線を、守山市まで延伸したものです。

最後に、同じく「施策3 広域的なバス路線の充実」の中の、個別施策(2)「大津湖南エリアの公共交通の充実」についてです。

取組実績としまして、「平成31年3月に、大津湖南エリア地域公共交通網形成計画を策定」したところでございます。

最後に、基本施策3「自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通」を実現するための個別施策になります。

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

その中で、「施策3 高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくり」の中の、個別施策(3)「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」につきましては、実績として「昨年、525人の草津市民が運転免許証を自主返納されました(前年比で97人増えています。)」。

そして取組予定として、「まめバスにおける高齢者運転免許証自主返納者支援サービスを引き続き検討」と挙げさせてもらっています。

前回協議会においても、委員の皆様から運転免許証自主返納者支援サービスについて意見交換をいただきましたが、今年度、また改めて議論いただく機会を、と考えているところですのでよろしくお願いいたします。

急ぎ足で申し訳ありませんでしたが、その他、黒字部分につきましても、関係委員の皆様には取組を進めていただいているところでございますので、また、取組状況を皆様と共有させていただきながら、草津市のより良い公共交通ネットワークを目指していければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

【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】

「施策1 持続可能な公共交通網の形成」の中の、個別施策(2)「バスの路線確保に向けた支援の検討」で、R2取組予定で新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえたバスの課題検討ワーキングを行い、支援検討を実施する.となっていますが、どういう方向性の取組なのかということをお聞かせ願いたいです.市民の立場といたしましては、密を避ける観点から、自家用車のほうが安全だと広まってしまったと思いますので、公共交通のあり方についてどのような視点でワーキングをされる予定なのかを聞かせていただきたい.

また、「施策2 連続性のある道路環境整備」の中の、個別施策(2)「駅前ロータリーの機能性の向上」で、交通規制を伴う社会実験や、バス路線とバス停留所を分散させる社会実験で、分散させるというところをもう少しわかりやすく教えていただきたいです.

そして、「施策2 連続性のある道路環境整備」の中の、個別施策(4)「自転車走行空間の整備」の安全安心利用計画中間見直しに関連して、道路上は自転車が歩行者と一緒にの道を走ってはいけないと思いますが、考え方を教えてください.

【委員】

新型コロナウイルス感染に係る検討ワーキングでは、国からの二次補正の関係で、補助金が出るメニューがあります.その中で、交付金事業をどのように活用してバス運行等に対して補助ができるかということについて、例えば、国の感染対策で、飛沫防止関係ではスクリーンやシールドなどのブロックするものの設置や、非接触に関する事業メニューが出ています.このことから、こういった取組ができるのかについて、事業所さんや県と市町と一緒に公共交通全体の支援としてどのようなことが出来るかを検討したいと考えております.

【事務局】

南草津駅周辺交通対策検討会につきましては、現状南草津駅前ロータリー、特に東口の雨の日の交通渋滞が深刻な状態にあり、バスが大きく遅延している状況ですので、何らかの対策をしなければならないということで、交通渋滞対策の取り組みについて検討している組織です.

社会実験の内容としては、交通規制を伴う社会実験と、バス路線と停留所を分散させる社会実験の2点を検討しているところでございます.

1点目の交通規制を伴う社会実験は、南草津駅東口ロータリーに一般車両の進入を規制するというのを検討しているというもので、東口は公共交通、西口は一般車両という住み分けを行うことで、どういう交通流が生まれるかを検証する社会実験です.

2点目の、バス路線と停留所を分散させる社会実験につきましては、立命館大学直通便のバス停留所は現在東口にあります.それを西口にも分散し、公共交通も分散させるという観点での社会実験です.

【委員】

自転車の通行の関係ですが、自転車については、道路交通法上は軽車両のという取扱いになります。車両となるので、自転車の通行区分は車道の左端を通行する。それと歩道のある道路については、歩道は歩行者が通行する空間ということになりますので、歩道は走らずに車道の左端を通行する形になります。その中で、交通が頻繁な道路、道路工事等で通行するのが危険な道路については、自転車は歩道を徐行して通行する。歩行者の通行を妨げないよう、歩行者がおられたら一時停止するなどの義務が発生する。歩道のない道路で、道路の外側線など白い実線が引かれている部分については、路側帯という道路交通法の取扱いになりますので、ここは歩行者が通行する部分ではあるものの、自転車は通行することが可能となっております。その際は、路側帯の中を左側通行と道路交通法上に明記されていますので、右側を走ると進行方向の違反ということになりますので、左側を通行という形になります。原則としては車道の左端を通行する。歩道を通行する場合は自転車歩行者通行可という標識がかかっているところであれば、自転車が歩道を通行してもいいです。

【会長】

報告2について他に御質問、御意見ございますか。

特に無いようですので、続きまして、草津市デマンド型乗合タクシーの実証運行について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

『草津市デマンド型乗合タクシーの実証運行』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。

草津市内のバス交通空白地・不便地における対応として、これまでまめバスで対応してきましたが、まめバスでは運行が困難な地域を中心に、現在、デマンド型乗合タクシーによる移動手段の確保を検討しているところがございます。今年度、実証運行を行いたく考えております。

本日は、草津市デマンド型乗合タクシーの実証運行の検討に至った経過や、事務局で検討させていただいたデマンド型乗合タクシー事業（案）について説明させていただきます。

デマンド型乗合タクシーの事業内容などの協議につきましては、後日、日を改めて、当協議会部会の地域公共交通会議を開催させていただきまして、委員の皆様にご審議いただきたく考えておりますのでよろしくお願いいたします。

まず、デマンド型乗合タクシー事業を検討することに至った経過を説明します。

草津市内のバス交通空白地・不便地における移動手段については、これまで、まめバスにより対応を検討してきました。しかしながら、まめバスの導入を要望いただいた地域への移動手段を検討する中で、バス運転手さんの確保ですとか、運転手さんの労務管理などの観点から、まめバス新規路線を検討することが困難な地域がありました。

そこで、まめバスでは運行が困難な地域の移動手段として、デマンド型乗合タクシーの導

入について検討させていただいたところでございます。

ここから、地域からの要望や検討経過について少しお時間をいただき、順に説明させていただきたいと思います。

まず、1. 志津学区からの要望についてです。

過去にまめバスの実証運行を行った志津学区より、運休となったまめバスを再度運行できないかと平成27年度に要望をいただきました。

図は、まめバス実証運行時の路線図となっております。志津学区は図の右側の地域でして、水色の「志津ロクハ線」が運行していました。裏面を御覧ください。

補足部分になりますが、志津学区では、平成22年にまめバス「ロクハ公園線」と「志津医大線」を運行しており、平成24年に路線を統合し、先ほどの「志津ロクハ線」となりました。しかしながら、「志津ロクハ線」は運行距離や運行時間が長く、利用者が少ない状況でしたことから、本格運行に至らず、運行休止となりました。

次に、2. 志津学区におけるバス交通空白地・不便地についてです。

志津学区は、志津道やかがやき通りを中心にバス路線が運行する地域ですが、まめバス「志津ロクハ線」の運休以降はバス交通空白地・不便地が各所に存在する状況となっております。

次に、3. 交通アンケート調査の実施についてです。

志津学区内で、どの地域が特に交通に不便を感じておられるかを調査するため、平成28年度に、地域主体で、交通アンケート調査を実施いただきました。

その交通アンケート調査の結果より、志津学区内で特に交通に不便を感じておられる地域は、青地第一、笠井町、追分町、山寺新田、馬場町、岡本町の6地域だということがわかりました。

6地域は3ページのとおりですが、2ページのバス交通空白地とほぼ一致しているところ です。

そこで、志津学区において検討する新たな公共交通は、こちらの6地域を中心とした移動手段を検討することとなりました。

次に、4. 地域ニーズを調査するワークショップの実施について。

この6地域への新たな公共交通を検討するため、各地域における生活や交通ニーズを調査するワークショップを平成29年度に実施いたしました。

4ページから7ページまでは各地域のワークショップで出た意見を取りまとめたものとなっております。

ワークショップでは、「交通手段の実態」、「生活利便施設の利用状況」、「外出の状況」、「まめバスなどの支線交通へのニーズ」について伺いました。

今回は全体の経過を説明させていただきたいと思いますので、時間の都合上解説は割愛させていただきたいと思います。

7ページまでのワークショップ結果を踏まえまして、8ページを御覧ください。

5. ワークショップ結果に基づく生活圏域の整理についてです。

先ほどのワークショップの結果から、志津学区における生活利便施設や生活圏域を位置図にまとめ、新たな公共交通を検討していくためのベースとしました。

見にくくて申し訳ありませんが、上の図は生活利便施設を★マークで図面上に落としたもの、下の図は、各地域の生活圏域を色分けしてイメージ化したものです。

この二つの情報をベースにして、次のページの路線図へ落としました。

6. まめバス新規路線案の作成についてです。

当初は、まめバス新規路線を想定して、路線図を作成しました。

まめバス路線案は2路線で、まず赤色の、志津学区から草津駅へアクセスする「草津駅接続ルート」と、緑色の、志津学区内の生活利便施設等を循環する「志津循環ルート」の2路線でございます。

次に、7. 公共交通の詳細を検討するワークショップの実施についてです。

検討したまめバス路線案を基に、交通に不便を感じておられる6地域において、今度は、停留所ですとか運行時間帯などの詳細について検討するワークショップを実施しました。

ただし、検討したまめバス路線は、赤色の「草津駅接続ルート」は既存公共交通との競合が懸念され、また、緑色の「志津循環ルート」は運行時間が1便あたり60分程度と長いことから利便性の面で懸念がありました。

また、バス業界全体で運転手不足の問題が特に深刻になっている状況もございましたことから、このあたりの背景も踏まえ、まめバス以外の移動手段として、デマンド型乗合タクシーの導入可能性についても視野に入れて、検討するワークショップを実施しました。

10ページから12ページは各地域のワークショップで出た意見を取りまとめたものです。

ワークショップでは、「停留所」や「(利用)料金」、「(運行)時間帯」、「運行方法」などについて伺いました。

「運行方法」とは、「まめバスとデマンド型乗合タクシーのどちらを利用されたいか」についてです。

こちらも時間の都合上、おおむね割愛させていただくのですが、ワークショップから得られた公共交通の意見として、一番下の運行方法について各地域の御意見を説明させていただきます。

① 青地第一では、

- ・現状でも、細い道を大型車が通っているので、可能ならまめバスを運行してほしい。

② 笠井町では、

- ・運転手不足の状況からするとデマンドタクシーでもいいかと思う。気が楽なのはまめバスだが、デマンドであっても予約して乗車する。

③ 追分町では、

- ・以前も運行していたまめバスを、もう一度運行してほしい。

④ 山寺新田では、

- ・まめバスが休止になった経緯があるので、理由をつきつめて考えないといけない。
- ・路線バスへの乗り継ぎがスムーズにできるといい。

- ・病院は時間が読めず、予約は不便なため、まめバスの方がいい。

⑤馬場町では、

- ・まめバスもデマンドタクシーも両方運行してほしい。
- ・デマンドタクシーであっても、予約して利用する。

⑥岡本町では、

- ・複数名で移動することも考えられるので、まめバスの方がいい。

といった御意見をいただきました。

8. ワークショップ結果とまめバス路線案への反映についてですが、ワークショップの結果、まめバスとデマンド型乗合タクシーのどちらを希望するかを比較すると、まめバスを希望される意見がやや多い結果となりました。

しかしながら、ワークショップで得た停留所や運行ルートへの意見を取りまとめ、赤色の「草津駅接続ルート」と、緑色の「志津循環ルート」に反映したところ、赤色の「草津駅接続ルート」は1便あたり約60分、緑色の「志津循環ルート」は1便あたり約80分という長距離・長時間路線となりました。

ただ、まめバスを希望される意見の方が多かったので、まずは、まめバスの実現可能性について検討しました。次のページを御覧ください。

9. まめバス新規路線の実現可能性の検討についてです。

まめバス新規路線案の実現可能性について、志津学区に事業所のある帝産湖南交通さんに相談させていただきました。

相談させていただいた結果、まめバス新規路線案「草津駅接続ルート」「志津循環ルート」については、バスルートとして運行するには道路幅員が狭い場所が多いことや、1便あたり60分以上の路線はバス運転手さんの労務管理が難しいこと、また同時に、まめバス新規路線を運行する運転手さんの確保自体がそもそも困難な状況でもあり、まめバスでは運行が困難ではないかと御意見をいただきました。

このような御意見を踏まえまして、どうしようかと検討し、まめバスでの運行が困難な地域を中心とした移動手段として、デマンド型乗合タクシーの導入について事務局で検討したところでございます。

そして、もし草津市でデマンド型乗合タクシーを実施するとしたら、多くの公共交通がある中で、どのような役割分担となるかを表のとおり想定しました。

着色部分がデマンド型乗合タクシーで、その他の移動手段については、地域公共交通網形成計画の中の説明書きから抜粋しています。

多くの既存公共交通が存在する草津市において、デマンド型乗合タクシーの役割は、「路線バスでもコミュニティバスでもカバーできないバス交通空白地・不便地の住民の移動手段を分担する交通」として想定しました。

では、どのようなデマンド型乗合タクシーの運行形態にするかについては、デマンド型乗合タクシーといっても、市町で運行形態が様々ですので、他市町の事業を参考にしながら、草津市版のデマンド型乗合タクシー事業の大枠について検討しました。裏面14ページを御覧ください。

デマンド型乗合タクシーの運用として、大きく種類を分けるポイントが3点あるのではないかと考えました。

1点目が「運営主体」、2点目が「運行方法」、3点目が「利用登録」です。

草津市でデマンド型乗合タクシーを実施する場合、まず1点目の「運営主体」については、「コミュニティバスでカバーできない地域の移動手段」と位置付けると、まめバスと同様に行政主体となると考えました。

2点目の「運行方法」については、既存公共交通が共存するため、公共交通への影響をできるだけ少なくするために、まめバスと同様に路線、停留所、運行時間を設定するものと想定しました。

3点目の「利用登録」については、まめバスで利用登録がないので、同様に利用登録なく誰でも利用いただける公共交通として想定しました。

これらの前提を想定しまして、デマンド型乗合タクシーの実現可能性について検討しました。次の15ページを御覧ください。

11. デマンド型乗合タクシーの実現可能性の検討についてです。

先ほどの、ワークショップ結果を踏まえた路線案「草津駅接続ルート」「志津循環ルート」をベースに、デマンド型乗合タクシーで運行することの実現可能性について、志津学区に事業所のある帝産タクシー滋賀さんに相談させていただきました。

まず、「志津循環ルート」については、デマンド型乗合タクシー路線として検討する場合においても、路線が長く、地域住民にとって利便性が悪いと思われるので、路線自体を見直す必要があるのではないかと御意見をいただきました。

そこで、ワークショップの際、各地域で志津学区内の商業施設、フレンドマート志津東草津店が志津道にあります。ここへのアクセスのニーズがありましたので、こちらの商業施設を交通拠点とし、複数の路線が各地域へ延びる形へ修正することで、「志津循環ルート」をコンパクトな路線へ見直しを行いました。

次に、「草津駅接続ルート」については、デマンド型交通を駅へ接続すると、市全体の交通ネットワークを勘案すると既存バス路線への影響が大きくなるので、今後デマンド型乗合タクシー事業を展開していく局面となれば影響が拡大していくこととなるため、運行は困難ではないかと御意見をいただきました。

このことから、「草津駅接続ルート」については検討を取り止めることとしたところでございます。

下の図が、コンパクトに路線を見直した路線図(案)ですが、拡大したものが19ページにございますので、御覧いただけますでしょうか。

まめタク志津線の路線になります。元々、「志津循環線」として1路線で想定したものを、5路線へ分けました。

ピンク色が「①青地第一笠井線」、青色が「②追分線」、緑色が「③山寺新田線」、オレンジ色が「④馬場線」、黄緑色が「⑤岡本線」となっており、各路線が、交通拠点として左上の赤マル「フレンドマート志津東草津店」を起終点として、各地域へ運行する路線となっております。

「草津駅接続ルート」は取り止めることといたしましたが、黒色の点線が帝産バス路線と

なっており、「フレンドマート志津東草津店」付近に帝産バス「追分口」停留所がありますので、デマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎポイントと想定し、各地域から草津駅へのアクセスできるよう検討するとともに、既存公共交通の利用促進を検討したのになります。

20ページの時刻表(案)は、時刻表にして9時台から3時台くらいまでの間で一日あたり6便運航するという形で運行形態を検討させていただきました。こちらの各路線の設定については、帝産バスさんの路線が既存ルートとしてございますので、乗り継ぎを円滑に行えるように検討したダイヤ編成となっております。

順序が逆になって申し訳ありませんが、18ページを御覧ください。

こちらは、地域配布させていただくときに、利用の方法ですとかを概要としてまとめさせていただいた利用案内です。

下の方に運賃等を記載しておりますが、金額や割引はまめバスと同じ内容で想定したものを記載させてもらっています。こちらは案としまして、まめバスの金額ですとか、割引というものをベースに記載させていただいたものでございます。

また少し戻っていただきまして、16ページを御覧ください。

下の方の実証運行予定でございます。

このデマンド型乗合タクシーの運行につきましては、実証運行を今年秋頃に行いたく考えており、下がスケジュール表になります。

まず、本日7月6日に経過や事業内容の事務局(案)について説明させていただきました。

次に、今月下旬頃としておりますが、事業内容について、改めて部会の地域公共交通会議の場で皆様に御審議いただきたいと考えております。

その後、8月頃にデマンド型乗合タクシー事業を担っていただく事業者を選定したいと考えております。

その後、9月に事業者を含む最終の事業内容について、改めて地域公共交通会議で御審議いただき、承認いただいたものを当協議会において諮らせていただきたいと考えております。

その後、事業の認可申請を滋賀運輸支局の方に提出しまして、10月下旬から11月上旬頃に実証運行を開始したいと考えているところでございます。

長い説明となってしまう申し訳ありませんでしたが、「草津市デマンド型乗合タクシーの実証運行」に関する説明は以上です。

【会長】

いろんな議論があると思いますが、本日はまず意見をいただいて、事務局が答えられる範囲で答えていただくという形でお願いします。

委員の皆さんは、御質問や御意見をできるだけ多く出していただきたいと思います。

【委員】

地域の要望から発展して、色々な方向性を検討していただいたことに敬意を表します。あ

りがとうございました。

地域への説明や説明会などの御予定をお聞かせください。

【事務局】

地域の方への説明については、実証運行が開始の運びとなりましたら、出来るだけ多くの方に御利用いただけるように、住民説明会や広報等させていただきたいと思っています。

【委員】

まめバス路線の廃止を検討されたときに、ずいぶん抵抗したのですが残念ながら路線が無くなったこともありましたので、また新たにデマンド型乗合タクシーの実証運行を踏まえて導入を検討されるということが大変うれしく思います。

日常生活において、買い物などに重点に置かれて、フレンドマートを拠点に置かれるのも素晴らしいアイデアかと思うのですが、駅への乗り入れが通常の路線バス交通との接続になるという点について、車椅子利用者は路線バスが使えません。そういったところは、どのようにお考えなのか。次回にでもお聞かせ願えたらと思います。

【事務局】

御意見ありがとうございます。

乗り継ぎにつきましては、検討出来ていない状況ですので、次回お答えさせていただけるようにしたいと思います。

【委員】

お聞きしたいことの1点目が、交通空白地・不便地の定義です。バス停が300メートル圏外くらいの部分を想定されておられるのか。また、もう1点は、市内全域において他地域にもこういった地域があるのかという2点を教えていただけますか。

【事務局】

7-2ページのバス交通空白地の状況の資料ですが、委員がおっしゃられたようにバスの停留所から300メートルの円を描かせていただいて、そこに被っていないところがバス交通の空白地ととらえているところでございます。

もう1点御質問をいただきました。市内全域における公共交通空白地ですが、今回資料として御用意出来ておりませんが、市内の他地域でもバス交通空白地はございます。地域によっては新たな公共交通を考えていかななくてはならないところではありますが、まずは、御要望をいただいた地域の志津学区から順次検討させていただきたく考えております。

【委員】

現在、草津学区においても、高樋や砂原、上東の地域においては何も交通が通っていませんので、デマンドなどについて検討いただければと思います。

【事務局】

御意見いただきました草津学区におきましても、バス交通空白地が存在するということは認識しています。今回は、志津学区の御意見をベースに検討させていただいたものになりますので、実証運行としては志津学区から開始させていただきたいと考えておりますが、そのうえで、草津学区をカバーできるのではないかと等については、既存の公共交通の方に影響が出ない範囲での公共交通について検討していきたいと思っております。

【会長】

色々と検討した結果、デマンド型乗合タクシーが適切な案ではないかということで、実証運行されるというのは結構ですが、まめバスとデマンド型乗合タクシーの位置付けとしてはどのように分担するのか、行政として、志津はデマンドだけど、他地域はどうかという議論になったときに、きちっとした方針を持ってなかったら議論がまとまりにくくなると思います。

まめバスにおいては、存続するか、廃止にするか、収支率をどうするのかなどの色々な議論があり、紆余曲折があつて現在に至っているわけです。従いまして、デマンド型乗合タクシーにおいても、今後どのように位置付けていくのか。例えば、実証実験を経て本格運行に移行したとしても、利用者が増えればバス運行に移行するのか。もしくは、デマンド型乗合タクシーという交通を、市行政として一つの主要な交通手段として位置付けていくのか。また、存続するにはどのくらいの条件が満たされたらいいのか。

これらの方針を、まめバスとの関係を中心にまとめていただかないと、志津学区のデマンド事業だけが議論になりますと、後々ややこしくなりますので、難しいことかとは思いますが、事務局には私が申し上げたことを整理して、個別の地域だけでなく、もう一步全体を見渡した形でデマンド事業というものを考えていただけたらいいと思います。

今後、草津市の他の地域においてもこういった事業が必要になってくるかも知れませんし、先程私が申し上げた過度的なものの位置付けなどについては、色々な考え方があると思うので、もう一度整理してもらえませんか。

【事務局】

デマンド型乗合タクシーの位置付け等については、事務局で整理はさせていただきたいと思っております。

現時点での考え方としましては、志津地域については、元々まめバスが走っていましたが休止となって、もう一度地元の方から何とかしてほしいと要望がございましたので、3年ほ

ど前から地域に入ったところでございます。今回は、運転手の労務管理などの関係でデマンド型乗合タクシーということになりましたが、実証実験をやってみて、お客さんが多いということになれば、バス運行も考えていかななくてはならないと思います。

しかしながら、交通網計画の中で“公共交通の再編”という施策がございますが、市の交通網計画は“路線バスの活性化”を目的としておりますので、まめバスやデマンド型乗合タクシーが路線バスの活性化につながらなければ意味がないと考えております。

従いまして、市で考えておりますのは路線バスの役割が中心で、路線バスが幹線道路を走り、それを補完する交通としてまめバスやデマンド型乗合タクシーがあるという位置付けで考えているところです。

デマンド型乗合タクシーの実証運行で、どのような結果となるかはわかりませんが、バス路線が走れない、きめ細やかなところをデマンド型乗合タクシーがいけることを、実証運行で証明できれば、まめバスの範囲をもう少し狭めて、まめバス路線の周辺をデマンド型乗合タクシーで補完する、というようなことも視野に入れております。

ただ、今のお話は、実証運行を実施してみなければわかりませんので、今の段階では何とも言えませんが、デマンド型乗合タクシーの利用状況を踏まえたまめバスへの移行なども含め、草津市全体の公共交通を再編しようと考えておりますので、整理したうえで皆様にお知らせさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

今の御発言で、市の方針が大体わかりましたね。

【委員】

議題にはありませんでしたが、新型コロナウイルス感染症の路線バスへの影響が非常に深刻な状況でございます。当社の4月の収支状況としては、減収率が66パーセント、5月は減収率75パーセントという現状でございます。6月から緊急事態宣言も解除されて、少し経済が動きつつあるものの、大津管内で40パーセントは減収となっております。また、当社は大学輸送のウェイトが非常に大きいものの、学校関係の方や学生さんが、前期は学校に来ない状況ですので、大学への路線は90パーセント以上の減収となっており、厳しい状況です。

交通網計画における取組として、事業所努力だけではどうしようもない状況にあるということを、皆様にも知っておいていただきたいと思います、発言させていただきました。

【会長】

その他案件につきまして、他にありましたか。

【事務局】

本日欠席の滋賀県タクシー協会の濱田委員様より報告案件があるという風に伺っています。先にクリップ止めの「要望書」と書いてある資料をお配りさせていただいておりますけれど、こちらにつきまして、近江タクシーの中西委員様より御説明いただけるということで、よろしく願いいたします。

【委員】

滋賀県タクシー協会に代わりまして説明させていただきます。お手元のクリップ止めの「要望書」と書いてある資料をお願いいたします。

こちらは新型コロナウイルス感染性によるタクシー業界の影響と滋賀県知事、滋賀県市長会及び町村会様に対し、要望書を提出させていただきましたので、配布させていただきました。

内容といたしましては、1つ目は乗務員・従業員の雇用を維持するための、支援の充実。2つ目は感染症防止対策に要する費用の助成。3つ目は「Go To」キャンペーンに、タクシー事業者の参画の3点を要望しております。

また、他府県市町の助成につきまして参考資料として提出させていただきました。

また、サンプル調査ではございますが、新型コロナウイルス感染性の影響による営業収入及び輸送人員の変化の資料の中に、この3月から5月の運送収入等の資料を添付させていただきました。

2枚目の1番上に滋賀県がございます。御覧いただきますと、3月が対前年費65.2パーセント、4月が35.7パーセント、5月が34.2パーセント、と大きく落ち込んでおります。

御承知のとおり他府県におきましてはタクシー事業者の廃業や営業所の廃止などが行われておりますが、滋賀県内におきましては、国の追加給付金や雇用調整助成金等を活用させていただきまして、かろうじて事業を継続させていただいております。

しかしながら、今後の第2波が発生した場合のタクシー乗務員や職員の感染について懸念しております。

続きまして、タクシー運賃の割引につきまして一番後ろに、カラー刷りの資料がございます。こちら、障害者の方、運転免許証の自主返納をされた方に運賃の1割引を行っておりますが、今回、精神薄弱者の方につきましても割引をするということで方針を決定いたしまして、10月1日に向けてという取り組みを進めている最中でございます。その際に、従来手帳を確認させていただいていましたが、手帳に代わり、身体障害者手帳のカード型のものの確認、また、裏面にありますがアプリを活用した確認方法についても実施していきます。アプリによる確認方法につきましては、滋賀県内につきましては当社、近江鉄道、グループ会社、湖国バス、近江マリン、プリンスホテル、ラウンドワン、ビックエコーなどで割引を実

施しており、タクシー事業といたしましては、東京でタクシー事業者約4万台が実施しておりますので、こちらも合わせて御紹介させていただきます。

お時間いただきましてありがとうございます。

【会長】

いろんな情報が入っておりますから、参考にしていただければと思います。

そろそろ時間になりましたので、終了させていただければと思いますが、事務局から一言をお願いします。

【事務局】

塚口会長、議事進行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。

「その他」案件で御説明いたしました「草津市デマンド型乗合タクシーの実証運行」につきましては、申し上げておりましたとおり、近日、草津市地域公共交通会議において御審議いただきたく考えております。

つきましては、日を改めて会議の開催通知を送付させていただきますので、会議委員に御就任いただいております皆様におかれましては、御出席のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、これをもちまして第21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。ありがとうございました。