

第24回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和4年5月30日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第24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4年5月30日（月）13時30分～15時18分

■場所：

草津市役所 2階特大会議室ステージ側

■出席委員：19名（順不同）

塚口委員、福島委員、加藤委員、辻委員、宮下委員、北村委員、古澤委員（小泉代理）、喜多委員（山内代理）、大西委員、森野委員、野口明委員（藤村代理）、前野委員、野田委員、妹尾委員、野口英樹委員（藤井代理）、木村委員、永池委員、寺田委員、打田委員（島田代理）

■欠席委員：8名（順不同）

樽井委員、奥田委員、池崎委員、南委員、野村委員、松尾委員、田中委員、谷口委員

■事務局：

松尾部長、一浦副部長、福留課長、三浦課長補佐、長尾係長、河村主任、中井主事

■随行者：

0名

■傍聴者：

0名

1. 開会

【事務局】

～開会の挨拶～

【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19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7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。

現在のところ、傍聴の方は0人であります。

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。

今回の協議会から新たに御就任いただきました委員の方も多くいらっしゃいますが、時間の都合上委員名簿に基づき、事務局でお名前を読み上げて、御紹介と代えさせていただきます。

名簿に沿って出席者を順に紹介《以下略》

欠席の委員の方については、委員名簿を御確認ください。

皆様、これから2年間どうぞ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、協議会設置要綱、協議会規則、

・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が議第4号に関する資料
- ・資料5が議第5号に関する資料
- ・資料6が報告1号に関する資料となっております。

なお、皆様の机の上に、3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つ目が資料4の差し替え資料となっており、該当の議事の際に詳細を御説明させていただきます。3つ目がその他案件で近江鉄道株式会社様から御説明いただきます「危険なバス停」の資料となっております。最後に4つ目が、参考資料のまめタクマップ、まめバスマップとなっております。

その他の案件で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、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、選任された委員にお願いしたいと思います。

2. 議事

【会長】

それでは、議案の審議に入ります。御審議いただく案件は5件でございます。

まず、議第1号「令和3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3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3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3年度の事業報告を行います。

昨年度は、「地域公共交通活性化再生協議会」を2回、分科会である「地域公共交通会議」を1回開催しました。

第22回の「草津市地域公共交通活性化再生協議会」では、令和2年度事業の報告、令和3年度事業の説明、まめバス事業に係るフィーダー補助金の申請などについて審議いただき、

第23回の「草津市地域公共交通活性化再生協議会」では、デマンド型乗合タクシー「まめタク事業、まめバス「草津駅下笠線」の実証運行などについて審議いただき、

第36回の「草津市地域公共交通会議」では、デマンド型乗合タクシー「まめタク」などについて審議いただいたところでございます。

次に裏面を御覧ください。

令和3年度の収支決算書になります。

昨年度は、費用を伴う事業はございませんでしたので、前年度からの繰越金231円が令和4年度会計への繰越金となります。

なお、まめバス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】

引き続きまして、本決算に伴う会計監査の報告をお願いします。

【委員】

はい。今事務局から御説明がありました、令和3年度の決算の状況につきまして、去る5月23日に御説明いただきまして、引き続き監査を実施いたしました。

その結果、預金通帳、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、この場で御報告申し上げます。

【会長】

ありがとうございました。ただ今の説明に対しまして御質問はございますか。

いかがでしょうか。

それでは特に御質問等が無いようでしたら、以上で審議を終了とさせていただきます、第1号議案は承認とさせていただきます。ありがとうございます。

続きまして議第2号であります「令和4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4年度事業計画（案）および収支予算（案）』につきまして、資料に基づき私から説明させていただきます。議第2号の表紙をめくっていただき、「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4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、承認を求めますので、よろしくお願いいたします。

まず、令和4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「地域公共交通活性化再生協議会」を1回と、分科会である「地域公共交通会議」を2回、「福祉有償運送運営協議会」を1回開催させていただきたいと考えております。

令和4年9月頃に開催を予定しております「第37回地域公共交通会議」では、令和4年11月30日から本格運行を開始しますデマンド型乗合タクシーまめタクの本格運行時の運行便数等について審議していただきたく考えております。

令和5年2月頃に開催を予定しております「第38回地域公共交通会議」では、まめバスの利用状況等について報告をさせていただきたく考えております。

また、令和5年2月頃に開催を予定しております「第16回福祉有償運送協議会」では、2事業所の事業継続に係る更新登録審査をしていただきたく考えております。

次に裏面を御覧ください。

令和4年度の収支予算書（案）になります。

令和4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。ただ今の説明に対しまして、御質問、御意見ございましたら承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

特に、御質問等がないようでしたら、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。よろしくお願いいたします。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。

続きまして、3つ目の議事であります「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、議第3号「コミュニティバス『まめバス』事業」につきまして、資料に基づき私から説明させていただきます。

議第3号につきましては、「まめバス路線継続基準の見直し」、「まめバス『草津駅下笠線』の実証運行」および「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更」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ので、よろしくお願いいたします。

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。

まずは、「まめバス路線継続基準の見直し」について、御説明させていただきます。

まめバス路線継続基準では、1クール（3年間）に1回でも目標を達成することができれば、次のクール（3年間）も運行を継続することとなっております。現在は、第3クール（令和2年10月から令和5年9月）目となっております。昨年度に、第3クールの目標利用者数をこれまでの設定の考え方にに基づき、資料真ん中に記載している表のとおり設定しております。表の1行目には第3クールの目標利用者数を記載させていただいておきまして、2行目には令和2年10月から令和3年9月までの利用実績を記載しております。3行目には、令和3年10月から令和4年9月までの利用見込値を記載しており、算出方法については、後ほど説明させていただきます。4行目には、第3クール目標利用者数に対する、令和2年10月から令和3年9月までの利用実績の達成率を記載しております。

利用状況を分析しますと、大宝循環線以外の各路線において、利用実績が目標利用者数を下回っていて、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛や生活様式の変容によるテレワークの導入等で、以前よりまめバスを利用する回数が減ったことが利用者数減少につながったと考えられます。

2年目の利用見込みにおいても、大宝循環線以外は目標利用者数を下回る見込みではありますが、全ての路線で1年目よりも利用者数は増加する見込みであることから、現時点では新型コロナウイルス感染症の影響等により減少した利用者は徐々に回復していることが考えられます。

また、各路線における目標利用者数の達成率の平均は84%となっております。

こうした利用状況を踏まえて、今後の路線継続基準の考え方については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、今後の利用状況が不確定な要素がありますが、利用者数が徐々に回復していることや、令和5年度に新たに草津市地域公共交通計画を策定する予定であり、その中でまめバス事業のあり方を検討する中で路線継続基準の見直しも行う予定であることから、目標利用者数は変更せず、第3クールの期間を令和6年9月まで1年間延長したいと考えております。

資料3-2ページを御覧ください。

先ほどお話いたしました令和3年10月から令和4年9月までの利用見込値につきまして算出方法を説明させていただきます。10月から4月までは利用実績を採用し、その7か月間の前年比の平均を5月から9月までの前年度実績にかけることで算出しています。

なお、参考データとして、令和2年10月から令和3年9月までの各月の利用実績をその下の表に記載しております。

「まめバス路線継続基準の見直し」についての説明は以上になります。

次に、「まめバス『草津駅下笠線』の実証運行」について、御説明させていただきます。

資料3-3ページを御覧ください。

本市では、バス交通不便地の解消のため、路線バスが走っていない地域をまめバス等で運行しているところがありますが、平成29年度に、バス交通不便地を抱えている笠縫学区からまめバス運行の要望があり、これまで地域等と協議を重ねてきた結果、令和3年11月1日から、草津駅西口から下笠方面までを運行するまめバス「草津駅下笠線」の実証運行を行っているものであります。

実証運行の概要については、路線名が『草津駅下笠線』で、運行区域が「笠縫学区など」となっており、令和3年11月1日から実証運行を行っております。

停留箇所数は、26か所であり、運行ダイヤは、平日5便、土曜日5便となっております。運行ルート、時刻表については、資料3-5ページに記載しているとおります。

運賃は、大人200円、子供100円で、その他割引等についても既存のまめバスと同様の運用です。

運行車両は、ポンチョバスで定員が26人のノンステップバスとなっており、運行事業者は近江鉄道株式会社です。

次に、利用実績については、実証運行を開始した11月の利用者数は336人、12月は286人、1月は248人、2月は276人、3月は353人、4月は399人となっており、1ヶ月あたりの平均利用者数は316.3人、1便あたりの平均利用者数は2.64人となります。

この状況を踏まえて年間利用者数の見込みを計算すると、3,868人となりますが、当該路線の実証運行期間中の目標利用者数が4,290人であることから、現在の利用状況で推移しますと、実証運行期間中の利用実績が目標利用者数に対し、422人足りない状況となることを見込まれます。資料3-4ページを御覧ください。

次に、目標利用者数の変更については、草津駅下笠線は、令和3年11月から令和4年10月までの1年間を実証運行期間としており、実証運行期間中の目標利用者数を本格運行へ移行するための判断基準としています。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、バス利用者数が全体的に減少している状況であることから、まめバスの各路線の利用実績を勘案して、草津駅下笠線の目標利用者数の見直しを行い、当初の目標利用者数4,290人から、3,600人へ変更することを考えております。

積算根拠については、当初の目標利用者数に、先ほど御説明させていただきましたまめバス各路線の目標利用者数達成率の平均(84%)をかけることで算出しています。これは、新型コロナウイルス感染症の影響によるバス利用者の減少を考慮するために、各路線のコロナによるバス利用者数の減少を目標利用者数に対する利用実績の達成率という形で示し、かけているものであります。

「まめバス『草津駅下笠線』の実証運行」についての説明は以上になります。

最後に、「まめバス『商店街循環線』の運行経路の変更」について、御説明させていただきます。

資料3-6ページを御覧ください。

令和2年度にバス交通不便地を抱えている草津学区からまめバス運行の要望があったことから、地域やバス事業者と運行経路などについて協議を重ねた結果、新規路線ではなく、既存路線の「商店街循環線」の一部の便について、運行経路を変更し、当該要望箇所に運行するものです。

なお、一部停留所については、当市が実施した動態調査期間中に利用者がいなかったことから、今回の路線の変更に併せて該当の停留所を廃止することを検討しております。

概要については、路線名が『商店街循環線』で、運行区域が「草津学区など」となっており、運行経路変更開始は令和4年10月1日を予定しております。運行ルート、運行ダイヤ、停留箇所数については、資料3-7、8ページに記載しているとおりでありますが、後ほど御説明させていただきます。

運賃は、大人200円、子供100円で、その他割引等についても既存のまめバスと同様の運用となります。

運行車両は、定員が11人のハイエースとなっており、運行事業者は帝産湖南交通株式会社となります。

次に、目標利用者数の変更については、商店街循環線の第3クルの目標利用者数は、10,070人としておりますが、令和4年10月1日から運行経路の変更を予定していることから、目標利用者数の見直しを行うものであり、見直しにあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮したものとします。

下側の表を御覧いただきますと、1行目には現在の商店街循環線の目標利用者数を記載しております。2行目には、草津駅下笠線と同様の考え方で、コロナの影響を考慮した目標利用者数を記載しております。今回の運行経路の変更においては、停留所の新設による利用者の増加を見込んでいることから、8,450人に草津駅からの利用を除いた各停留所における年間利用者数の平均を、新設する停留所4か所分加えて算出した値を変更後の目標利用者数とします。

草津駅からの利用を除く理由については、商店街循環線における各停留所の利用のうち、約50%が草津駅からの利用であり、各停留所の利用平均を求めることに適していない停留所であったことから、除くものです。

資料3-7ページを御覧ください。

こちらは運行経路の変更案で、黄色の実線が現在の運行経路となっております。今回の経路変更で黄色の破線部分が新たな運行経路となる予定であり、順に柳橋前、大上歯科前、上東児童遊園前、砂原会館前の4か所が新設する停留所となっております。なお、新設する停留所の名前や設置位置については、今後変更になる可能性がございます。

赤色の破線部分は、今回の経路変更で廃止する予定をしている経路であり、本陣西口、小汐井神社、新屋敷、国道草津の4か所が廃止する停留所となっております。緑色で記載している停留所「大路」につきましては、路線の変更に伴い、停留所を移設する予定をしております。

資料3-8ページを御覧ください。

こちらは時刻表の変更案で、変更後は、平日12便中6便、土曜日8便中4便を運行する予定をしており、運行便数の半数はこれまでどおりの運行、もう半数は変更後の運行経路となっております。

議第3号「コミュニティバス『まめバス』事業」につきまして、事務局からの説明は以上になりますので、御審議賜りますようよろしくお願いいたします。

【会長】

それでは御質問、御意見ございましたら承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委員】

今回全体的にコロナの影響によって利用数が落ちており、それを踏まえて草津駅下笠線や商店街循環線の目標数値を考えると、大宝循環線のみが、他の路線が軒並み7割から8割減少しているところ、大宝循環線の109%が、全体平均を84%に上げている。この84%というのは、コロナの影響によって抑えられているという御説明だったと思うのですが、この大宝循環線の109%を入れ込んで、84%として評価していいのかが気になる所であります。草津駅下笠線に関しましては、今回の目標見直しで、実績値が超えてくるからそれは問題ないかと思うんですが、商店街循環線に関しては今回見直したとしても、見込みが厳しくなってくるが、大宝循環線を除いて検討するとという考えがあったのかどうかお聞きしたいと思います。

【事務局】

目標利用者数に対する達成率については、各路線を合計した数値をもとに算出しているため、大宝循環線を除いて検討することは考えておりません。商店街循環線については、今回、運行経路を変更して新しい運行ルートになることで利用者数が増加する見込みでありますことから、問題ないと考えております。

【委員】

わかりました。確認ですが大宝循環線のみがプラスになっている理由はわかりますか。

【事務局】

大宝循環線につきましては、平成30年度まで草津と栗東の2市を運行しておりましたが、平成30年10月から守山市を含めた3市を運行することになったため、利用者数が増えたものと考えています。

【委員】

ありがとうございます。

【会長】

資料3は①②③と3つに分かれており、①については目標利用者数を変更しない、②と③についてはコロナの影響で変更するという事です。特段の理由がない限り変更しない方がベターですけど、今回コロナがありますので変更するという理由はわかります。①については変更しないとのことですが、それはなぜでしょうか。

【事務局】

①の目標利用者数は変更せずに、②③は変更することにつきまして、既存路線の目標利用者数の考え方と、実証運行中の路線の目標利用者数の考え方は別物であると考えております。①の既存路線の目標利用者数の見直しにつきましては、先程御説明いたしました公共交通計画の策定に合わせて目標利用者数の見直しを行うために延長をさせていただくという意味合いの方が強い形になっております。②の下笠線と③の商店街循環線につきましては、今後どこまでコロナの影響が回復するかという不透明なところであり、地域には1年間の実証運行期間中の利用者数で本格運行に移るかどうかが判断しますと説明させていただいておりますことから、1年間延長するのではなくてコロナの影響を考慮した目標利用者数を再設定した上で、本格運行に移るかどうかが本年度中に判断させていただくということで、①と②③は違う形で目標利用者数を設定させていただいております。

【会長】

よくわかりました。

3-1の説明の時に、一言その辺のことがあればより分かりやすかったと思います。

【委員】

③の商店街循環線の変更後の目標利用者数ですが、新設停留所を加算して目標利用者数を設定されたのでしょうか。

【事務局】

今回減らす停留所につきましては、停留所によっては年間利用者数が、十名ほどでありましたことから、そこに関しては加味せず、停留所の増えた分だけ加算するという形で考えております。

【委員】

10,070人の目標利用者数の設定の時には、その停留所は少ないというのを見込まれて設定されたということですか。

【事務局】

10,070人という目標利用者数は、第2クールの3年間の平均利用実績を目標利用者数としていることから、各停留所の利用者数は勘案しておりません。

目標利用者数につきましては、各バス停の利用者数ではなくて、全体の利用者数で算出しています。

【事務局】

補足をさせていただきます。各バス停に目標利用者数は設定しておりませんが、実際に運行している中で全体の路線の利用者数ということで目標値を設定しており、利用人数が少ないバス停につきましても、含んだ形での目標利用者数となっております。

【委員】

よくわかりました。ありがとうございます。

【委員】

運行車両のハイエースはリフト付きでしょうか。

【事務局】

商店街循環線で使用している車両につきましては、ハイエース11人乗りを使用しております。リアのドアを開けたところにリフトがありますので、車椅子の方でも御利用していただけます。

【会長】

ありがとうございました。

お諮りしたいと思います。議第3号は承認でよろしいでしょうか。

それでは、議第3号は承認とさせていただきます。

それでは4つ目の、議題4号の「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】

はい、議長。

それでは、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、承認を求めるとでございます。

まめバス事業につきましては国庫補助金「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の交付を受けておりました、今回は令和4年10月から令和5年9月の期間の事業計画については、滋賀運輸支局へ申請の手続きが6月末までになっておりますことから、御審議いただくものです。

地域内フィーダー系統という言葉をお聞きの方もおられると思いますが、地域間の交通ネットワークを確保する幹線と接続している地域内のバス交通系統のことで、本市では、草津駅から浜大津駅までの近江大橋線が幹線として承認されておりますことから、その幹線に接続するフィーダー系統まめバス路線の事業計画について今回申請するものです。

届出書類といたしましては、4-1ページの計画の申請書、4-2ページから4-6ページの計画、この計画に付随する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、また、こちら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。

届出書類について説明させていただきます。4-2ページを御覧ください。

当該計画の目的につきましては、「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、まめバスを運行する。」となっております。

必要性につきましては、草津市では、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、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響など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ます。

一方で、草津市では高齢者が進展しており、自家用車の運転が困難な高齢者や障害者等の移動手段として、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、または運行回数が少ない人口集中地区以外の地域における生活交通の確保が大きな課題となっております。

これらの状況を踏まえ、市民の日常生活における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いるところです。

事業の目標につきましては、地域に愛され地域に根付いたバスとして、市民にとって分かりやすく、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ております。本格運行5年から7年の年間利用者数の平均値134,080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数の増加を目指しております。

令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で114,618人の利用となり、令和2年度の123,563人の利用実績から8,945人減少しております。

令和4年度事業においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響や生活様式の変容等によりまして、今後の利用状況は不透明であります。利用者数は徐々に回復していることから、令和3年度実績を上回る利用者数の達成を目標としております。

なお、令和3年11月1日から実証運行を開始した「草津駅下笠線」は、令和4年度の実

証運行の目標利用者数を4,290人に設定しておりましたが、先程の承認の中で新型コロナウイルス感染症の影響を考慮した利用者数により、3,600人に目標利用者数を再設定しております。

また、4-3ページの6番に記載のありますとおり、まめバスは近江鉄道と帝産湖南交通が運行しております。

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

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ありまして、各路線の運行系統や運行回数などを記入しております。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、栗東市が代表して申請しておりますので、こちらには記載しておりません。

4-10ページは、表5、地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要、4-11ページから4-13ページは表6、車両の取得計画の概要であり、令和5年度から令和7年度までの内容を記載し、提出するものです。

例年との変更点につきましては、4-7ページから4-9ページの表1、運行系統の概要について、2点あります。

1点目は、「草津駅下笠線」について、実証運行中の路線は国庫補助金の対象外となることから、昨年度は計画から削除しておりましたが、今年度は、11月から本格運行の可能性がありますことから、追加しております。

2点目は、「商店街循環線」を既存の路線と、先程議第3号で承認をいただきました運行経路変更後の路線の2つに分けております。商店街循環の運行経路変更につきましては、運行している便のうち、半数のみを変更する予定であることから、既存の路線と運行経路変更後の路線の2つに分けているものであります。

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】

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、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。

それでは、5つ目の議事であります「デマンド型乗合タクシー「まめタク」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、議第5号「デマンド型乗合タクシー『まめタク』事業」につきまして、資料に基づき私から説明させていただきます。

議第5号につきましては、デマンド型乗合タクシー「まめタク」の本格運行への移行に向けた基準案および「まめタク」の草津駅接続に係る実証運行について、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ので、よろしく願いいたします。

議第5号の表紙をめくっていただき、「資料5」を御覧ください。

まず初めに、デマンド型乗合タクシー「まめタク」の本格運行への移行に向けた基準案についてですが、デマンド型乗合タクシー「まめタク」については、バス交通不便地において、まめバスでは運行が困難な地域を中心に、移動手段の確保のため、令和2年11月30日から志津学区等において実証運行を行っているところでありますが、実証運行は令和4年11月29日で終了し、令和4年11月30日から本格運行に移行する予定であります。

前回の地域公共交通会議において、『デマンド乗合タクシー「まめタク」の本格運行への移行に向けた基準案』について承認をいただいておりますが、見直し実施期間が変更となりましたことから、本日、見直し実施期間の変更について委員の皆様へ承認をいただくものであります。

また、本格運行への移行にあたっては、資料に記載の見直し基準に基づき、令和4年6月から8月までの3ヶ月間の各路線の運行率によって、本格運行の運行便数の見直しを行います。

当初の見直し実施期間は5月から8月までの4ヶ月間の運行率で本格運行の便数を見直す予定をしておりましたが、地域において見直し基準等の周知が十分に出来なかったため、地域から見直し実施期間を6月から8月までの3ヶ月間で実施してほしいという旨の要望があり、今回、令和4年6月から8月までの3ヶ月間の各路線の運行率によって、本格運行の運行便数の見直しを行うものであります。

次に、見直し基準についてですが、本格運行の運行便数を見直すにあたり、4つの基準を設けております。

まず1つ目の基準ですが、資料5-1の表の赤色で記載しております『運行率が0.5%以下』の場合は、路線が廃止となります。

次に、2つ目の基準ですが、表のオレンジ色で記載しております『運行率が0.5%超、2.5%以下』の場合は、現状から4便減便となりますので、本格運行後の便数は、4便となります。

次に、3つ目の基準ですが、表の黄緑色で記載しております『運行率が2.5%超、4.5%以下』の場合は、現状から2便減便となりますので、本格運行後の便数は、6便となります。

最後に、4つ目の基準ですが、表の水色で記載しております『運行率が4.5%超』の場合は、現状維持となりますので、本格運行後も、1日8便で運行します。

また、まめタクは現在5路線を運行しており、資料5-1の表の一番右の数値が令和3年度の各路線の運行率となっております。

参考として、資料5-3に令和3年度の運行実績を記載しておりますので、併せて御覧く

ださい。

令和3年度においては、運行率が0.5%以下の路線はありませんでした。

次に、岡本線と青地笠井線の運行率が『0.5%超、2.5%以下』に該当しますので、現状のままですと、本格運行の際に4便減便となります。

次に、追分線の運行率が『2.5%超、4.5%以下』に該当しますので、現状のままですと、本格運行の際に2便減便となります。

最後に、山寺新田線と馬場線の運行率が『4.5%超』に該当しますので、現状のままですと、本格運行後も便数が現状維持の1日8便となります。

次に、資料5-2を御覧ください。

令和4年6月から8月の期間中の対応といたしましては、1ヶ月ごとの利用状況や運行率等を分析し、地域との情報共有を行い、まめタクの利用促進を図ってまいります。

次に、本格運行後の運行基準についてですが、「まめバス」の運行基準と同様に、3年間で1クールとして、3年間のうち1番高かった運行率で、次クルールの運行便数の見直しを行います。

運行基準を達成した場合は、次のクルールの3年間は運行を継続するものとし、運行基準に満たない場合は、地域と再度協議を行い、アンケート調査等を実施したうえで運行ルートや運行便数の見直しを行ってまいります。

『デマンド型乗合タクシー「まめタク」の本格運行への移行に向けた基準案』についての説明は以上となります。

次に、資料5-4を御覧ください

デマンド型乗合タクシー「まめタク」の草津駅接続に係る実証運行についてですが、まめタクは、バス交通不便地において、まめバスでは運行が困難な地域を中心に運行しているところではありますが、実証運行期間中にアンケート調査等を行った結果、地域や利用者から「まめタクを草津駅に接続してほしい」という要望が多くありましたことから、今回、新たに草津駅に接続した路線を2路線設定し、実証的に運行するものであります。

また、草津駅接続路線については、市内の交通事業者等と調整を行い、既存バス路線等への影響が出ないように考慮した運行ルートと運行時間を設定します。

次に運行概要（案）についてですが、資料5-4、資料5-5を御覧ください。

まず、新たに設定いたします路線名ですが、1つ目が「①山寺新田北線」、2つ目が「②茨谷線」となっております。次に、実証運行期間についてですが、令和4年11月30日から令和5年9月30日までとしております。

次に、運行ルートについてですが、草津駅に接続する路線を設定するにあたっては、既存の5路線の停留所から、草津駅に接続できるように運行ルートを設定しました。

また一部の停留所については、運行ルートの関係上、草津駅接続路線には含まれておりません。

停留所については、現在調整中ではありますが、基本的には、既存路線の各停留所の場所に停留する方向で調整を行っております。

次に、運行日と便数についてですが、運行日は既存路線と同様に、月曜日から金曜日の平日となっており、運行便数は、各路線午前1便、午後1便で、各便の運行時間については、

資料5-5の右下に記載しておりますとおりになっております。

最後に運賃についてですが、各停留所から草津駅に行く場合は500円、各停留所間の場合は、200円とします。現在、まめタクを利用して草津駅に行く場合は、路線バスに乗り換える必要があり、その際草津駅までにかかる運賃は330円となっております。

当市といたしましては、基本的には、既存の公共交通機関を活用していただくべきだと考えており、地域等には、まめタクからバス路線への乗換を促進し、今までまめタクからバス路線へ乗り換えていた人が、草津駅まで直行するまめタク路線に利用変更しないように、料金面で何らかの差別化を図る必要があると考えております。このことから、今回、500円という料金設定にしました。

次に、まめタクの草津駅接続による効果についてですが、現在のまめタク利用者が草津駅に行く場合は、まめタクに乗り、追分口で路線バスに乗り換えを行い、草津駅へ行く必要がありますが、まめタク利用者の中には、高齢者の方や障害をお持ちの方がおられ、乗り換えが負担となっているという現状があり、今回、草津駅へ乗り換えなしで接続することにより、利用者の乗換負担が少なくなることから、地域の高齢者等の外出機会の創出が図れるものであります。

また、利用者等にアンケート調査の結果、多くの方が草津駅の利用ではなく、草津駅周辺の店舗や病院を利用したいという要望でしたので、草津駅へ接続することにより志津学区と中心市街地の繋がりを深め、地域の活性化が図れると考えております。

最後に今後の対応についてですが、実証運行期間中の利用状況や利用者等へのアンケート調査を踏まえ、交通事業者などと今後の方針などについて協議を行い、本格運行への移行にあたっては、既存の公共交通への影響を考慮したうえで、最終的な判断を行いたいと考えております。

事務局からの説明は以上となります。御審議賜りますようお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問や御意見があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委員】

フレンドマートの店長とお話した際に、「なかなか御利用がないですね」というお声を伺ったのですが、申し込まれた時にタクシー事業者がお断りしたケースはあるのでしょうか。

【委員】

まめタクの依頼があっても、お断りしたことは一度もありません。

ただし、予約受付が30分前ですので、10分前等の予約はお断りさせていただいております。それ以外でお断りさせていただいたことはありません。

【委員】

アンケート結果に基づいて、山寺新田、馬場線の方は草津駅までという形で、車椅子や高齢者の方に大変便利な方針転換だと思って喜んでおります。他の路線に関してはそのようなアンケート結果で草津駅までという声は無かったのでしょうか。

【事務局】

今回新たに設定させていただきます山寺新田北線についてですが、こちらに関しては、現在、運行しております青地笠井線と山寺新田線の各停留所に停留所する運行ルートを設定しております。茨谷線につきましては、岡本線、追分線、馬場線の各停留所に停留する運行ルートを設定しております。

一部の停留所については運行ルートの都合上、停車できないという事情がありますが、可能な限り多くの各路線に停車できる運行ルートを設定しております。

【委員】

ありがとうございました。

【委員】

資料5-3で、令和3年の青地笠井線の4月、9人の方に利用いただいており、実際4月は9便運行しており、この路線が結果的に2.31%の運行率なので4便減便するということは、青地笠井線は8便あるから、それを4便に減便しますよという風な受け止め方でよかったですか。

【事務局】

各路線において、年間の平均で運行率を出させていただいてまして、その運行率をもとに便数を見直すという形にはなっております。また、本格運行への移行の際は、令和4年6月から8月の各路線の運行率をもとに、運行便数の見直しさせていただきたいと思っております。

【委員】

1日8便設定されてて、2.31パーセントというと、1日何便程度の運行になるのですか。

【事務局】

青地笠井線については、1か月4便、1週間に1便程度運行しています。

【委員】

1週間に1便程度が動くという現状で、8便から4便にすることはどれだけのメリット

があるのか。路線バスのように毎日8便走っているなら乗られもしないのにという定義はつくんですが、車に予約も無ければ何もないんですよね。どういう意味合いで減便するメリットがあるのかなということを教えていただきたい。

【事務局】

まめタクは予約制になっておりますので、運行しない限り費用は発生しませんが、事業者は、予約があるかもしれないので、ダイヤに合わせて人員やタクシーの配置が必要であり、負担が大きいものと考えております。そのため、より市民のニーズに合った便数にすることで、事業者負担を考慮しながら見直していくべきと考えております。

【会長】

事業者の方から、減便することについては、いかがでしょうか。

【委員】

先程言われましたように、経費は運行する毎に発生しますので、今の5路線すべてに予約が入った場合、最低5台のタクシーが必要になります。それが、本数が減っていきまるとその被りが減って、この時間帯なら3台確保で済むとかのメリットがあり、タクシー会社としては非常に助かります。

あとは、こういう風に運行しなければ地域の方に本数が減りますよ。それをすることによって利用者数に繋がるのかな。という考え方はあるとは思いますが。

【会長】

ほか、どうでしょうか。

議第5号は承認でよろしいか。ありがとうございます。

3. 報告

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、資料に基づき私から説明させていただきます。「資料6」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す。

本市の網計画は、「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。

そこで今回は、こちらの計画を策定して5年目、中間年度に当たりますことから、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ております。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たので、御報告させていただきます。

それでは、資料6を御覧ください。

資料6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ております。

まず、資料6の一番上に、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つの基本施策を記載しており、それぞれの基本施策で目標値を設定し、その目標値の達成に向けて関係事業者等と連携して、各個別施策に取り組んでおります。その中で、今年度は当該計画の中間年度に当たりますので、各基本施策の目標値に対する、達成状況を取りまとめさせていただきました。

まず、基本施策の1つ目についてですが、「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」を基本施策としており、本市が行っている市民意識調査の項目にある『公共交通の利便性に満足している割合』を、当該施策の目標値としております。

2017年の、『公共交通の利便性に満足している割合』41.6%を2028年には、47.0%以上にするという目標を掲げており、現時点では47.2%ですので、目標を達成しております。今後の対応といたしましては、引き続き、当該基本施策を実現するための

個別施策に取り組むとともに、バス事業者等と連携し、バス路線の再編やダイヤ改正等、公共交通の利便性の向上を図ってまいります。

次に、基本施策の2つ目についてですが、「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」を基本施策としており、草津市内を運行する民間バス路線およびコミュニティバス「まめバス」の路線を、当該施策の目標値としております。

2017年の『草津市内を運行する路線数』48路線を、2028年には、48路線以上にするという目標を掲げており、現時点では『草津市内を運行する路線数』が48路線ですので、目標を達成しております。今後の対応といたしましては、引き続き、当該基本施策を実現するための個別施策に取り組むとともに、バス事業者等と連携し、公共交通路線の維持を図ってまいります。

次に、基本施策の3つ目についてですが、「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」を基本施策としており、『草津市内の免許証保有率』を、当該施策の目標値としております。

2017年の『草津市内の免許証保有率』66.6%を2028年には、66.6%以下にするという目標を掲げており、現時点では66.6%ですので、目標を達成しております。今後の対応といたしましては、引き続き、当該基本施策を実現するための個別施策に取り組むとともに、滋賀県警察等と連携し、運転免許証自主返納の促進を図ってまいります。

以上が基本施策となっており、本来ですと、各個別施策について説明させていただくべきところではございますが、今回は時間の都合上、主な取組について説明させていただきます。

それでは、資料6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。

資料の右側に赤枠で囲っておりますのが、令和3年度の実績と、令和4年度の実績予定となっております。

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4つの施策となっております。

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」については、昨年度の実績として、県から、「新型コロナウイルス感染拡大防止対策を実施しながら運行を維持する交通事業者に対して、補助金を交付した。」と挙げております。

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」については、昨年度の実績として、「南草津駅において、バス経路を分散する社会実験を実施した」と挙げております。これは、県と市が事務局となって関係者で組織する南草津駅周辺交通対策検討会において取組を進めている交通渋滞対策として、実施したものです。

次のページを御覧ください

最後に、「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)「鉄道と

バスのとの乗り継ぎ強化」については、今年度の取組予定として、バス事業者から「鉄道のダイヤ改正に合わせ、利用者に分かりやすいダイヤ設定などのダイヤ改正を引き続き検討する。」と挙げております。

次のページを御覧ください。

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」については、今年度の取組予定として、「デマンド型乗合タクシー事業の本格運行移行、まめバス草津駅下笠線の本格運行移行等」を挙げております。

次のページを御覧ください。

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3つの施策となっております。

まず、「施策1 モビリティ・マネジメントの推進」の中の、個別施策(1)「小学校等における交通環境学習の推進」については、昨年度の取組実績として、「県、鉄道事業者、バス事業者、市で小学校等に対してバスや電車等の乗り方教室等の開催」を挙げております。

次のページを御覧ください。

「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」については、昨年度の取組実績として交通管理者から「自主返納者支援サービスの充実を図り、協賛店の協力依頼を行った。」と挙げております。

その他の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あり、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、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

【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。

ないようでしたら、「その他」案件について、事務局から何かありますでしょうか。

4. その他

【事務局】

その他案件としまして事務局から1点ございます。

地域公共交通活性化再生法の見直しがございまして、地域公共交通網形成計画を地域公共交通計画として策定することが法律で努力義務化されているところであります。昨年の協議会の方でも少し説明をさせていただきましたが、現在経過措置が適用され、地域公共交通網形成計画が、地域公共交通計画として位置づけられているところです。この経過措置の適用は、令和7年度の事業が始まるまでであるため、昨年度の説明の際には令和6年度中に地域公共交通計画を策定しますということで説明させていただきましたが、再度、策定期間について確認しましたところ、令和6年度中ではなくて、令和5年度中に見直さなければならぬことがわかりましたので、今年度から来年度にかけて計画全体の見直しを行います。

また、当協議会の方でも計画の見直しにあたりまして、色々御議論いただくとお思いますので、よろしくお願いたします

事務局からは以上です。

【会長】

それでは、事業者から危険なバス停について、ございますので、よろしくお願いたします。

【委員】

危険なバス停について私の方から御説明させていただきます。資料を見ていただくと、2018年に神奈川県で発生して、バスを降りて道路を横断しようとした女児が対向車にはねられ死亡した事故をきっかけに、停留所の設置位置が問題となって、全国的にもいろいろ急務とされた中で、国交省が一定の基準をもって危険箇所の洗い出しをされる中で、当社の方も伴って既設のバス停を調査する中でこれに該当する停留所を2019年の段階から公表する中で、2020年12月現在危険なバス停とする位置づけは、資料のように全国的にはABCのランク付けには10,195箇所あると。その中で滋賀県においては、367箇所ありまして、当社近江鉄道湖国バスにありましては県内全域で120箇所という状況でございます。

危険なバス停の定義については、Aランクが「過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生している停留所。また、バスが停留所に停車時に横断歩道にその車体がかかっている」となっております。Bランクにつきましては、「バスが停留所に停車時に横断歩道の前後5メートルの範囲にその車体がかかる停留所。または、バスが停留所に停車時に交差点にその車体がかかる場所」となっております。Cランクは「バスが停留所に停車時に交差点の前後5メートルの範囲内にある停留所」となっております。当社が運行する停留所で

Aランクが4箇所、Bランクがまめバス併せて7箇所、Cランク1か所の計12箇所というのが草津市内における危険なバス停の一覧となっています。

北大萱の1番の停留所においてはAランクの位置付けです。停車時に黄色のバス停のところに停車した際に横断歩道に後部がかかるという停留位置になっています。それぞれ写真をつけさせていただいております。このバス停留所については地域性とか配慮の中から設置されてきた経緯から、長年にわたって停留所の位置というのは限りなく動いてないです。社会情勢やいろんな状況を鑑みながら、人が多くなって横断歩道が出来たりとかといういろんな背景で、バス停が、そのような危険な箇所に位置付けてしまった経緯とか、過去はそこまで厳しくない中で、地域の方が望ましいと思われた場所に、そこが交差点になったとか、いろんな背景が現在あるんですが、この問題は非常に安全性の観点から取り組んでいく事案という認識を事業者も持っております。

しかしながら、バス停の移設先が見つからず、事業者だけでこの問題を解決することは非常にハードルが高いため、今後については、事務局、関連所属の方や警察関係の方を含めて、バス停の移設先を立会しながら、この問題をどう解決できているか、協議を行っていきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

【会長】

なかなか、バス停の状況はその業者でないとわかりにくいですが、情報を共有することは出来ると思ひます。

それでは、事務局へお返しいたします。

5. 閉会

【事務局】

会長、議事進行をありがとうございました。また、委員の皆様には、活発な御意見を頂戴いたしまして誠にありがとうございました。

それでは、これをもちまして第24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。

議事録署名人

.....(印)

.....(印)