

草津市地域公共交通活性化再生協議会及び

草津市地域公共交通会議会議録

平成20年1月31日

草津市産業建設部都市計画課

草津市地域公共交通活性化再生協議会及び草津市地域公共交通会議会議録

日 時 平成20年1月31日(木)

午後1時30分～午後4時

場 所 草津市役所2階 特大会議室

草津市地域公共交通活性化再生協議会

○出席委員(26名)

1号委員	山崎寛治	岩井正治	多々良由利子
	中島直樹	加藤俊彦	善利健次
2号委員	辻利秋	隠岐公史	中島与司男
	古川喜正	木村孝一郎	服部堯
	加茂学	北川忠夫	我孫子三男
	樋口俊助(代理 小島秀男)		
3号委員	岡本幸助	岡進一	
4号委員	井尻憲司		
5号委員	小澤豊	塚口博司	桂田博
	南英三	宮下千代美	
	竹本重幸(代理 北川雄司)		
	北村良蔵(代理 服部藤一)		

○欠席委員(1名)

石本吉孝

○事務局および説明員

産業建設部主監	内田 收
産業建設部都市計画課参事	中村 義嗣
産業建設部都市計画課主査	川元 康弘
産業建設部都市計画課主査	橋本 哲男
産業建設部都市計画課主事	田中 健介

## 議 事 日 程

開 会

1. 会長あいさつ

草津市副市長 山崎寛治

2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が指すもの

近畿運輸局滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官 井尻憲司氏

3. 委員紹介

4. 草津市公共交通システム関連会議の構成・設置趣旨について

5. 議事

(1) 職務代理者の選任について

(2) 草津市地域公共交通総合連携計画の策定について

・ 草津市の公共交通を取りまく状況について

・ 法定計画の策定について

(3) 各分科会への付託事項について

閉 会

## 草津市地域公共交通会議

### ○出席委員（27名）

1号委員	林田久充	善利健次	田村雅男
	田内宏一	入江満	浅見善廣
	上田純一		
2号委員	辻利秋	隠岐公史	中島与司男
3号委員	古川喜正	木村孝一郎	服部堯
4号委員	樋口俊助	（代理 小島秀男）	
5号委員	加茂学		
6号委員	岡本幸助	岡進一	
7号委員	井尻憲司		
8号委員	北川忠夫		
9号委員	我孫子三男	小澤豊	塚口博司
	桂田博	南英三	宮下千代美
	竹本重幸	（代理 北川雄司）	
	北村良蔵	（代理 服部藤一）	

### ○欠席委員（1名）

石本吉孝

### ○事務局および説明員

産業建設部主監	内田 收
産業建設部都市計画課参事	中村 義嗣
産業建設部都市計画課主査	川元 康弘
産業建設部都市計画課主査	橋本 哲男
産業建設部都市計画課主事	田中 健介

## 開 会

### 1. 委員紹介

### 2. 議事

#### (1) 委員長ならびに職務代理者の選任について

- ・委員長就任あいさつ

#### (2) 付託事項審議

「草津市の乗合旅客運送の現状と課題について」

- ・質疑・課題抽出

### 3. その他

## 閉 会

(午後 1 時 3 0 分開会)

○内田産業建設部主監 皆さま、本日は、ご多忙の中お集まりをいただき、まことにありがとうございます。

これより、草津市地域公共交通活性化再生協議会を開催させていただきます。

それでは、次第に従いまして進行させていただきますが、その前に、資料の確認をさせていただきますと思います。

地域公共交通活性化再生協議会の次第と名簿、それと、公共交通会議の次第と名簿、それと、資料 1 から 7 までございます。そろっておりますでしょうか。

何かございましたら、事務局の方までお申し出いただければと思います。

なお、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 号の規定に基づきまして公開で進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず、本協議会の会長でございます、草津市副市長、山崎寛治よりごあいさつを申し上げます。

○山崎会長 皆さんこんにちは。大変ご苦勞様でございます。

本日は、ご多用中にもかかわらず、大変多くの委員さんの方々、ご出席いただきまして大変ありがとうございます。

日ごろは、本市の市政各般にわたりまして格別のご支援とご協力を賜りまして、厚くお礼を申し上げます。

委員の皆様ご承知のとおり、本市は、古くから東海道、中山道の分岐点に位置し、古来より、交通の要衝として発展をしてまいりました。特に、近年では、国道 1 号線あるいは名神高速道路、大津湖南幹線など、いわゆる国幹道の広域交通網が非常に発達をいたしておりまして、その沿道等、開発も著しく、今日の様相を期しております。

そういった中で、来る 2 月 2 3 日には、また、新名神高速道路が草津田上インターよりオープンになる予定となっております。

このような優位性から、今後も当市は、人口増が著しく伸びると、こういうような予測も行っております。

このようなモータリゼーションの進展とともに本市の発展があったわけでございますけれども、依然として自家用車のいわゆる保有台数の伸び率も非常に高いということと、それから、国道 1 号あるいは二つの駅のターミナルのアクセス周辺は、日常、非常に渋滞が慢性化をしているというのも事実でございます。

こういった中で、抜本的な問題解決が非常に急務となっているような現状でござい

ます。

また、市域には、48㎢ございますが、山手周辺等々、公共交通の空白地あるいは不便地というの、これまた現実的に現存いたしております。高齢者あるいは障害者、あるいは要介護者から、日々、こういった移動手段の交通の確保という要望が非常に高いのが実情でございます。

さらには、京阪神のベッドタウンということで、昭和40年代から50年代に開発されました住宅団地にお住まいの方々が、私も含めまして、団塊の世代がいよいよ高齢化になってくるということで、ますます超高齢化社会になりますと、そういった交通手段の足が奪われる、いわゆる交通弱者の方が非常に増えるということも予測になっております。

そういうことで、本市では、そういったこととあわせまして、地球温暖化防止対策に向けまして、CO<sub>2</sub>の削減を図っていききたいということで、さまざまな取り組みをいたしておりますけれども、そういったことも踏まえまして、やはり将来とも、移動手段を自家用車に依存するのではなくて、公共交通、あるいはそういったCO<sub>2</sub>の負荷にならないような、そういった公共交通のシフトが非常に解決策になるんであろうかなというふうにも考えております。

そういうことで、今後は、公共交通の活性化を軸に、各分野が連携をし、近江商人の「三方よし」ではございませんが、そういった精神で合意形成を図りながら、それぞれが主体的に取り組むことが、草津市の発展がさらに持続可能なものになるのではないかなと、このように考えております。

そういうところで、委員各位の皆様におかれましては、この会議を通しまして、活発なご意見あるいはご提言を賜って、よりよい会議にさせていただきたいなど、このような思いでございます。

そういうことで、開会に当たりましてのごあいさつにかえさせていただきます。

本日はまことにご苦勞様でございます。

○内田産業建設部主監            ありがとうございました。

本協議会は、平成19年10月に施行されました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会の位置づけにより設置されたものでございます。

この、新法の目指すところや国の制度の概要につきまして、国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局  首席運輸企画専門官  井尻憲司様よりお話を承ります。

井尻様よろしくお願ひします。

○井尻委員            ご紹介をいただきました、滋賀運輸支局の井尻でございます。どう

ぞよろしくお願いいたします。

平素は、運輸行政にご協力、ご理解いただきましてありがとうございます。この場を借りてお礼申し上げます。

準備していただいている間に若干ご紹介したいんですが、ここに、本日の草津市さんの協議会、近畿管内では2番目と、1番最初ではなくて2番目になりますが、滋賀県内では最初ということで、近畿運輸局の方もすごく期待してしまして、ほかの自治体さんの見本になっていただきたいなというふうに思われております。

最初はそうしたらどこなんだということなんですが、最初に立ち上げられましたのは、京丹後市さんを中心とした4市の地域で立ち上げられまして、ここの協議会につきましても、従前からいろいろ地域の公共交通をどうしようかという集まりをされていまして、その協議会をそのままこの法律法定に基づく協議会に変えられて、すぐ10月からその協議をされたということで、先日、もう策定されまして、国の方に提出されたというふうに聞いております。

それでは、座らせてもらって説明させていただきます。

お手元にも同じ資料が配られているということでございますので、見にくい方につきましては、こちらの方を見ていただきながら、ちょっと簡単にご説明をしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

目次は飛ばしまして、1ページ目ですが、地域による地域のための公共交通の活性化対策を目指してということで、今年の7月に、公共交通部会の報告書がまとまりました。

それで、その現状と課題ということでも、これは既に皆さんご存じだと思うんですが、公共交通からマイカーへどんどんシフトしておるということで、自家用乗用車の利用が高まっておるということで、公共交通の利用者が年々減少しておるという状況と、あと、交通空白地帯がどんどんどんどん増えてきておるしまして、乗合バスが撤退された後、そのまま交通空白地帯ができてきておるということと、また、駅前と都市部におきましては、バスが走行するのに、なかなか乗用車が邪魔になって、走行環境が悪化しておる。また、今現在、大半の交通事業者の方々、赤字であるということで、これについても、赤字がまた増えるような路線はまた撤退したいというような形で、どんどん悪循環になってきております。

それにつきましても、日本中どこでも一緒でございまして、多数のバス路線、これ廃止されていますのも、事業廃止をされているような事業者さんもありますので、その辺は危機的な状況に陥っておるということで、この悪循環を断ち切らない限り、公



公共交通は衰退する一方ではないか、そのように考えられております。

次のページをお願いします。

バスの事業の輸送人員が左側上の方のグラフに出ておりますが、もうどんどん減ってきておりまして、もうこれ以上減ってくると本当に事業として成り立たないという状況になります。

また、少子高齢化ということで、老人の方々の外出機会が減り、また、普段、通勤・通学で乗ってもらっておるような、若者層・若年層の方々の総人数が減っておりますので、当然、輸送人員が減ってくると。それに合わせて、右側のグラフのように、バス路線の廃止キロ数というのは、もう年々1万キロ単位で増えておるといいう状況でございます。

次のページをお願いします。

バス事業者さん単独では、もうなかなかこの危機的な状況を脱出できないということになっておりまして、上の四角の中の2行目、保有車両30両以上の乗合バス事業者さんにおいては、民間事業者さんの67%、公営事業者さんの100%、事業者さんが赤字であるという状況に陥っております。

その赤字に陥って、その後、法的整理、こういうようなもの、再生事例をいろいろ書いておりますが、こういう状況も、法律に基づいて、再生に当たっておられる事業者さんがその下の括弧の中にたくさん書いておるといいう状況でございます。

4ページ目をお願いします。

ここにつきましては、鉄軌道をめぐる状況なんですけど、もう鉄道の輸送人員、このあたりも、バスと変わらない状況という形になっております。草津市さんにつきましても、その辺は同じかというふうに思います。

次の5ページのところにつきましては、平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線ということで、おのおの、いろいろな地域で鉄道の廃止がされておるといいう形になっておりまして、この状態のまま放っておけば、当然、鉄道事業者さんは赤字にはなっておりますので、廃止するよという状況に陥る可能性は高いというふうに思われております。

6ページ目をお願いします。

そこで、地域公共交通に関する施策展開の目標ということで、地域住民、来訪者の移動手段を確保しないことにはどうしようもなくなってくると。地域の方々だけの公共交通の足を確保するのではなくて、その地域に来ていただける方々、特に、観光客などの誘致をどんどんされておるような自治体さんにつきましては、観光客の方々が、

その観光地をどんどん旅行して回る、観光して回るのにふさわしいような足をつくっていただくということが必要なのではないかなというふうに考えられております。

最近、滋賀県は特に多いのですが、コミュニティバス、それから、乗合タクシー、こういう運行に切りかわってきておるとい状況になっております。

細かい資料につきましては、また後ほど、目を通していただいたら、こんなこともしているんだな、ああ、この地域でこういうこともやっているのかというふうに分かると思いますので、その辺は、また後ほど見ていただけたらありがたいなと思っております。

下の方に、②福祉有償運送と書いております。

こういう形で、なかなかもう福祉的な方々、福祉が必要な方々につきましては、今まではボランティアでいろいろ移動を確保されておったんですが、それも限界になってきておるといことで、福祉の有償運送を認めていこうじゃないかといことで、福祉の有償運送を統一するような制度もできてきております。

次のページをお願いします。

ここにつきましては、安全・安心で質の高い輸送サービスの提供といことで、また、ここにもいろいろな事例が書かれております。

例えば、シームレスな輸送サービスの提供といことで、②番のところ、鉄道とバス路線の近接を図った例といことで、もう鉄道駅とバスの停留所とも同じようなホームでできるようにしたら一番便利になるんじゃないかなというふうに考えられております。

また、右側のところに、水陸両用バスの導入といつか、これは、大阪で、今、淀川の上を水陸両用バスで観光事業としてやっておられるとか、最近では、神戸の方でも、神戸港をめぐるような観光の水陸両用バスが走っておるといふうになってきております。

次は、8ページ。

例えば、(3)まちづくりとの連携といことで、もう今現在の道路、これが、その現状どおりのままで、それから、バスの運行状況を考えるんじゃなくて、もうまちづくりと一緒にその辺を考えていこうじゃないかというふうに考えられて、そのモデル事業となったのが、富山市さんの例という形になります。

次、9ページをお願いします。

そこで、地域公共交通の活性化・再生策の実施に当たってといことで、多くの困難が伴うのでございますが、その辺りにつきましては、国が支援できるものについて

はどんどん支援していこう。その代わりに、一番現状を知っておられるその自治体さん、地元の事業者さんとが一緒になって相談をしていって、打開策を煮つめていこうというふうな方向性は否めないということで、下の方ですが、施策展開の基本的方向性ということで、皆さん、地域住民等も入れて、皆さんで総合的に検討し、最適な公共交通のあり方について、合意形成を図り、各主体が責任を持って推進する、そういうことが重要であるという形で方向性が決められております。

次の10ページをお願いします。

多様な主体の連携・協働ということで、当然、地元の自治体さん、例えば、今日であれば草津市さんなのですが、関係しておるようなものが、いろいろな主体として動いていただくということで、交通のプロデューサーとして、具体的な、地域全体におけるモード横断的な観点からの計画的検討をしていただくと。地域公共交通の維持運営の取り組みを考えていただく。地域の関係者との連携、リーダーシップを発揮していただくという、自治体さんが主体となってというか、主導していただいて、この協議会を動かしていただくという形になっております。

そのときに、一緒に同席しております私の方、国といたしましては、制度支援措置の充実、人材育成、情報提供、技術開発の推進等、国の方が支援していけたらと。

また、ここであれば滋賀県さんになりますが、市町村への支援、情報提供、助言、人材育成や財政支援、地域の関係者さんとの調整というものを県レベルでやっていた。

また、参加しておる交通事業者さんは、利用者のニーズを踏まえた、必要かつ適切なサービスの提供をしていただくと。利用者に対する情報提供、地域公共交通のあり方の建設的、積極的参加と。

また、利用者や住民等の方々につきましては、地域公共交通のあり方を、自ら主体的に検討していただくと。地域公共交通を支える継続的な取り組みを考えていただきます。

また、商業施設、事務所、病院、学校等、こちらの方の方々につきましては、地域公共交通の担い手としての取り組みを検討していただく。

また、学識経験者、コンサルタント等につきましては、地域の関係者の取り組みをサポートしていただくという形で、皆さんで一緒になって考えていこうという協議会の形になっております。

次の11ページをお願いします。

ここが、この法律、右肩に書いていますように、19年の5月に公布されまして、

19年10月1日から施行されております。

スキーム概要というところに書いておりますが、基本方針は、国のガイドライン、これを策定いたします。計画の作成・実施に当たりましては、協議会を組織していただきまして、本日のメンバーなのですが、こういう方々で一緒に検討していく。

また、右の四角の括弧に、太い線で囲われておりますが、米印の公安委員会、住民以外の方々につきましては、協議会に参加する応諾の義務があるというふうに法律で定められております。

この協議会では何をつくるのかといいますと、真ん中あたり、地域公共交通総合連携計画というものを策定していただきます。これは線が引かれていますが、地域公共交通のあらゆる課題、最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき、各主体が責任を持って推進すると。国はそれを総合的に支援させていただきます。

国の方につきましては、総合的な支援につきましては、右側に書いていますように、予算等につきましては、この連携計画を策定するための経費の支援をしたり、連携計画に入れられたもの、それが国の方で認定されますと、国の予算をそこに重点的に配分させていただくというふうな形の制度になっております。

一番下ですが、新たな形態による輸送サービスの導入ということで、デュアルモードビークルであったり、インテリジェントマルチモードトランジット、水陸両用車、こういうものを視野に入れながら、将来的なことを考えていただいたらいいのかなというふうに考えられております。

12ページをお願いします。

先ほどからのお話を繰り返すことになってしまうのですが、ここにつきましても文章ばかりで申しわけございませんが、基本方針の策定につきましては、主務大臣、これは、国土交通大臣と総務大臣になります。こちらの方が基本方針を策定する。策定する、また、それを変更するというときにつきましては、国家公安委員会及び環境大臣に協議をするというような形になっております。

(2) ですが、連携計画の作成実施、これにつきましては、アに書かれていますように、市町村さんが地域の公共交通の活性化・再生に関する多種多様な取り組みを推進する。そのための計画、これを連携計画と呼びます。連携計画の作成が可能になるように、協議会のメンバーにつきましては、参加応諾義務があったり、協議会の参加者、ここにおられる方々については、その協議会で決まったことについては、その結果を尊重する義務が出てきます。

また、計画作成等の提案という形で、利用者さんや事業者さんの側から、こういう

ふうにしたらどうかというか、提案をこの協議会の場でするという形のものも可能です。

下の方、イですけれども、地域公共交通特定事業に係る認定ということで、いろいろこの計画の中で決められたことが、国の認定を受けると。国の認定を受けたら、いろいろ特例措置を受けられるという形のもものが（１）から（５）まで書かれております。

例えば、バスの事業であれば、道路運送法という法律に基づいて、認可であったり、許可であったり、届出が必要になってきますが、そういうものも簡単に登録・認可したものとみなすというような形の法律が改正されております。

また、（３）新地域旅客運送事業の円滑化といたしまして、これにつきまして、先ほど言いましたように、水陸両用バスであれば、バスであって船であるということで、例えば、道を走る上では車の検査が必要、ナンバープレートをつけなければならない。船として利用するときには、船の方の検査を受けなければならないと、いろいろ単独で考えると厄介な法律がいろいろあるのですが、それをもう同時にやっちゃおうと、簡単にできるように国の方で面倒見ようという形になっております。

次のページをお願いします。

これにつきましては、もう文字に書いてあるとおりでございますので、また、今度、皆さん、協議していく中で、いろいろとご質問等出れば、その場でまた答えていきたいなというふうに思っておりますが、また、戻られてからでも結構ですので、一度、目を通していただいたらありがたいなというふうに思っております。

それで、申しわけないのですが、２０ページまでちょっと飛んでいただけますでしょうか。

今現在、国の方で、地方公共団体さんに対する財政的支援という形で考えられておりますのは、こういう諸々のものがあります。ただ、これにつきましては、ちょっと将来的な話になってきますので、例えば、LRTをそのまま道路の上で走らせるようになったら、車両購入費に対する支援であるとかいいましても、なかなかそれが今すぐにどうのこうのという話にはならないかなというふうに思っております。

ただ、一番下の、地域公共交通活性化・再生事業、これは、連携計画の策定をするがために、いろいろそれに対する事業、策定するための事業があるのですが、これにつきましては、国が３分の１補助しまして、自治体さんは３分の１出していただくと。また、協議会メンバーで３分の１を確保していただくという形になりますと、自治体さんの分につきましては交付税措置が受けられるという形になっております。

最後、21ページなのですが、これは、また途中で出てきたのと同じような形になっておりますが、ここで言いますと、左の下側を見ていただきまして、地域公共交通総合連携計画、これを、この協議会の場で策定していただくのですが、これについては、3年間の部分につきまして策定をしていただきまして、その中で、例がありまして、鉄道、バス、乗合タクシー、旅客船の実証運行とか車両関連施設の整備をする、スクールバス、福祉バスを活用する、乗り継ぎを円滑化する等々、こういう計画を立てていただきます。

その計画を立てた上で、その計画が本当にいいのかどうか、実証運行したいとか、実証実験をしたい、そういう形のための補助制度ができておるとい形になっております。

右側の、新支援制度による支援というところを見ていただきまして、補助率等につきましては、地域公共交通総合連携計画、法律で定められた計画を策定する経費については国の方で面倒見ましょうということで、今現在、まだその上限については確定はしていませんけれども、1,000万円とか、2,000万円とか言われております。それを使っていただいて、この協議会、例えば、コンサルタントを入れるのが必要であるかと、そういう費用をそこで見ていただくと、会議の開催費などもそこで見てもらうという形になります。

また、二つ目の丸になりますが、総合事業計画に定める事業に要する経費ということで、これは、連携計画を策定するが上に、実証運行であったり、実証運行以外の事業、こういうものにつきましても、2分の1支援をさせていただくという形になっております。

ただ、20年度から、この支援制度というか、法律、当然、予算が通ってからになります。今現在、私どもが聞いておりますのは、20年度4月から補助を受けたい場合につきましては、3月に申請をする必要があって、4月、5月から、すぐその事業、実証運行なら実証運行の事業を開始していただくというふうに聞いております。

また、後期募集も検討されておまして、それにつきましては、8月か9月ごろに募集があって、後期ですから、10月ぐらいから開始をしていただくという形になっておりますので、その辺もお含みいただきながら、この協議会を進めていっていただいたら一番いいのかなというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、補助を受けるための補助申請といいますのは、協議会の名前をもってできないので、協議会で決定をする、承認をする、皆さんの同意を得ておるとい形になりますので、ご協力方、よろしく願いいたします。

私の方の説明、ちょっと雑駁になって申しわけないのですが、また個々にいろいろ、こんなことはどうなんだということがあれば、わかる範囲でお答えしますし、まだまだ補助要綱等も細かいことができておりませんので、後日、お答えさせていただくこともあるかもしれませんが、それにつきましてはご容赦願いたいと思います。

それでは、私の方からの説明は以上で終わらせてもらいます。

どうもありがとうございました。

○内田産業建設部主監 井尻様、ありがとうございました。

それでは、ここで、ご列席の委員各位の紹介をさせていただきます。

なお、進行の都合上、委員選出の観点、所属団体、役職、お名前だけの紹介とさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

市内に営業路線を持つバス事業者の方から3名の委員にご就任いただきました。

近江鉄道株式会社取締役 運輸本部長 辻利秋様。

滋賀バス株式会社代表取締役 隠岐公史様。

帝産湖南交通株式会社常務取締役営業部長 中島与司男様。

市内に営業区域を持つタクシー事業者の方の代表としまして、市内に営業所があります事業者の方から3名の委員にご就任いただきました。

株式会社帝産タクシー滋賀代表取締役社長 古川善正様。

伏見タクシー株式会社草津営業所長 服部堯様。

草津近江タクシー株式会社取締役支配人 木村孝一郎様。

バス・タクシー各事業所がそれぞれ組織する団体の方から2名の委員にご就任いただきました。

社団法人 滋賀県バス協会専務理事 樋口俊助様、代理で、小島秀男様でございます。

滋賀県タクシー協会専務理事 加茂学様でございます。

バス・タクシーの乗務員団体の方を代表して、私鉄労働組合滋賀県協議会 事務局長 北川忠雄様でございます。

次に、関係行政機関の委員の皆様ですが、市域の県道の道路管理者として、滋賀県南部振興局建設管理部管理調整課長 我孫子三男様でございます。

広域交通行政から滋賀県土木交通部交通政策課長 竹本重幸様、代理、北川雄司様でございます。

市域を所轄する公安委員会として、滋賀県草津警察署交通課長 小澤豊様でございます。

先ほどお話をいただきました、国土交通省近畿運輸局 滋賀運輸支局首席運輸企画専門官 井尻憲司様でございます。

市民、利用者の方を代表しまして3名の委員にご就任いただきました。

NPO滋賀県脊髄損傷者協会理事長 岡本幸助様。

草津市老人クラブ連合会長 石本吉孝様。

草津市自治連合会理事 岡進一様。

都市交通計画・公共交通計画の学識経験者の方として、立命館大学理工学部教授 塚口博司様でございます。

また、市内の社会・経済活動団体の方を代表いたしまして4名の委員にご就任いただきました。

草津商店街連盟会長 桂田博様。

草津商工会議所会頭 北村良蔵様、代理、服部藤一様でございます。

草津市観光物産協会会長 南英三様。

NPOディフェンス理事 宮下千代美様でございます。

最後に、市の関係部局から5名が就任いたしております。

岩井総務・政策推進部長でございます。

多々良健康福祉部長でございます。

中島人権環境部長でございます。

加藤産業建設部長でございます。

善利産業建設部理事（中心市街地活性化担当）でございます。

なお、本日空席となっておりますが、次回より、本協議会委員としまして、有償運送運営協議会の代表が委員として就任されますので、よろしくお願い申し上げます。

以上で委員のご紹介を終わらせていただきます。

ここで、事務局の紹介をさせていただきます。

皆様から向かいまして左側、都市計画課の中村参事でございます。

私の右側でございますが、川元主査でございます。橋本主査でございます。田中主事でございます。

本日の司会、進行をさせていただいております、都市計画課長の内田でございます。よろしく申し上げます。

以上のスタッフで進めてまいりますので、よろしく申し上げます。

なお、本協議会は、平成19年法律第59号 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項に規定されます法定協議会として設置されております。



また、本日の出席者は、27名中26名であり、設置要綱第7条第3項に定める過半数以上の出席を得ておりますことから、本協議会は成立いたしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、草津市公共交通システム関連会議の構成・設置趣旨につきまして、事務局より説明をさせていただきます。

○川元都市計画課主査 事務局の川元でございます。よろしく申し上げます。

それでは、座らせていただいて説明をさせていただきます。

まず、お手元の資料の資料2の方をごらんください。

資料2の表紙の方に書いてある図でもってご説明をさせていただきます。

まず、本協議会、草津市地域公共交通活性化再生協議会でございますが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会として設置しておりまして、この新法の目指すところ、地域住民の生活交通としての移動手段の確保、ユニバーサル社会の実現、活力ある都市活動、観光振興、環境問題等々に対応するために、草津市のあらゆる関係者が、公共交通機関の利用促進を軸としまして、あらゆる地域課題の解決を目指し、総力戦を展開するための指令塔、総合調整機関として機能いたします。

後に触れさせていただきますが、この総力戦の作成に当たります、草津市地域公共交通総合連携計画の策定機関となりまして、この連携計画のもと、各分野の具体的な取り組み目標、戦略を明確化していくものとしております。

また、国の、先ほど、井尻首席の方からもご説明がございましたが、国の後方支援を得ながら展開する、地域公共交通活性化再生総合事業の実施機関としても機能いたしていきます。

次に、絵図面の中で一段下がったところに、本協議会の分科会といたしまして、草津市地域公共交通会議並びに草津市有償運送運営協議会を設置しております。

これらは、そもそも、平成18年改正の道路運送法に基づいて設置するものではございますが、この左側、地域公共交通会議につきましては、バスや乗合タクシーといった乗合旅客運送、自動車の交通モードといたしまして、路線新設あるいは改廃、運賃設定等に関する協議の地域合意形成機関として機能いたします。

右手の、有償運送運営協議会につきましては、NPOやボランティアによる自家用自動車、いわゆる白ナンバー車による、要介護者や障害者等の移動制約者の方を対象とした福祉有償運送、いわゆるボランティア有償運送の適正な運営を確保するための協議、合意形成機関として機能いたしていきます。

草津市におきましては、この二つの機関に、本来の制度運営機関に加えまして、この本協議会、活性化再生協議会の分科会としての機能を付加することによりまして、それぞれの分野に特化した、具体的な計画策定の審議を、本会議の方から付託する、いわゆる作戦の参謀機関として機能いたします。

また、それぞれの会議には、プロジェクトに応じまして、機動的に意思決定が可能になりますように、幹事会でありますとか、あるいは事業に基づく専門部会でありますとか協議会を設置することができることとなっております。

以上が、ここにご参集のあらゆる分野の委員各位を迎えて運営をする第三者会議の構成でございますが、活性化新法並びに改正道路運送法にも反映されておりますが、地域の多様なニーズや課題解決に対応するためには、地域プロデューサーとしての市役所の役割が非常に重要なポジションとなるということでございますので、右手の箱の中です、庁内会議、こういうものを立ち上げまして、交通部局のみならず、あらゆる市の部局が施策を調整してまいって、対応していこうということでございます。

市に寄せられるあらゆる住民ニーズや地域課題の対応策を調査・研究するために、庁内横断プロジェクトといたしまして、草津市公共交通システム検討会議を、12月7日、設置させていただきまして、第2回目の作業部会を終えさせていただいたところでございます。

この検討会議における協議結果については、事務局、あるいは、本日列席させていただいています市の委員等を通しまして、第三者会議、いわゆる本会議の方に施策提案あるいは利用促進の提案等を実施してまいりたいと考えております。

なお、この三つの法定会議の設置要綱につきましては、お手元の資料3、関係法令・要綱・要領集の3ページから10ページにかけて掲載しておりますので、適宜、ご参照いただきますよう、よろしくお願ひしたいと思います。

以上で、草津市の公共システム会議の構成、設置趣旨についての説明を終わらせていただきます。

○内田産業建設部主監            それでは、次に議案に入りたいと思います。

本協議会設置要綱第7条第2項により、会議の議長は会長がこれに当たると規定をされておりますので、以降の進行を会長に委ねたいと思います。

会長よろしくお願ひいたします。

○山崎会長            それでは、これより、私が議長として会議の進行を務めさせていただきます。

まず、第1番目の議事に入りますが、職務代理者の選任についてを議題といたしま

す。

事務局の説明を求めます。

○内田産業建設部主監 本協議会の設置要綱第6条第3項により、あらかじめ会長が指名する者を職務代理人として選任することと規定されておりますので、会長のご指名をお願いいたします。

○山崎会長 私の指名とのことですが、本協議会の、先ほど、事務局から説明がありましたように、分科会の組織として、草津市地域公共交通会議並びに草津市有償運送運営協議会の位置づけがございしますが、体系再編の全体計画の策定につきましては、地域公共交通会議が主となり担うことが適当であると、このように考えますので、この会議の後、開催されて決まります、地域公共交通会議の委員長さんを、本協議会の会長職務代理人として選任することとしたいと思っておりますので、委員各位のご賛同をよろしくお願い申し上げます。

よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○山崎会長 ありがとうございます。

本協議会会長の職務代理人を、ただいまの、草津市地域公共交通会議の委員長職をもって充てることといたします。

引き続きまして、2番目の議案、草津市地域公共交通総合連携計画の策定についてでございますが、事務局より説明をお願いします。

○内田産業建設部主監 失礼しました。事務局から説明させていただきます。

○川元都市計画課主査 失礼いたしました。

それでは草津市地域公共交通総合連携計画の策定についてでございますが、まず、その前に、草津市の公共交通の沿革、概況について簡単に触れさせていただいて、後、公共交通総合連携計画の策定内容についてご説明させていただきたいと思っております。

お手元にごございます資料5番、都市計画マスタープランの概要版、こちらの冊子になりますが、これの見開き3ページ、4ページをごらんいただきますと、今、パワーポイントの方で映っております、将来都市構造図というものが書いてあります。

草津市は、JR草津駅と南草津駅を中心といたします、北部、南部の中心市街地核がありまして、これを挟み込むような形で、国道1号並びに大津湖南幹線といった、広域幹線軸が南北に縦走しております。

市域の北の端には、琵琶湖博物館や水生植物園みずの森が位置する烏丸半島もございまして、観光船等の港湾を要しまして、市の重要な観光資源であることはもとより、

南琵琶湖観光核といたしまして、県域での展開が見込まれるものとなっております。

また、市域南部におきましては、大津、草津にまたがる琵琶湖文化ゾーンが包囲をしております、特に、草津市域におきましては、学術研究ゾーンに立命館大学のびわこ草津キャンパス、あるいはその隣接、医療福祉ゾーンにおきましては、滋賀医科大学附属病院、精神保健総合センターあるいは長寿社会福祉センター、障害者福祉センター、第一びわこ学園、草津養護学校等々、各種県域、広域レベルでの基幹医療福祉施設の方が立地しておる現状がございます。

また、それにつながりまして、松下電器産業あるいはダイキン工業といった大企業の工場が立地しております、隣接の立命館大学等を初めといたしまして、産学連携の拠点となっております。

交通インフラといたしましても、その周辺には、名神高速道路の草津田上インターチェンジが立地しております、来る2月23日でございますが、新名神高速道路の開通によりまして、さらにジャンクション機能が付加されるなど、広域的、複合的かつ高度な都市機能の集積が見込まれております。

このような地域特性から、都市交通、公共交通のシステムを構築する上では、非常に高度な問題も抱えております。

特に、南部交流研究福祉拠点核といたしまして、この南部の交流研究福祉拠点核と南草津駅を結ぶ公共交通に対する需要は非常に高くございまして、現状のバス路線の運行本数も群を抜いて厚くなっております。

今、パワーポイントの方で映させていただいている絵図面につきましては、資料4番、草津市バス交通検討調査業務という概要版の方の8ページ周辺に、このような図面が載っておりますので、またごらんください。

次に、南草津駅からこの南部交流拠点核、立命館大学等の位置の部分に関しての運行本数というものが、他に比べて非常に厚くなっているような状況ではございます。

しかしながら、この路線も通過するのですが、国道1号線を中心といたしました通過交通が非常に多くございまして、道路交通インフラが非常に飽和状態となっております、慢性的な交通渋滞が起こっております。そのため、バスの速達性でありますとか定時性の確保ということが非常に困難となっているというような課題もございません。

また、その道路インフラの整備とともに、いわゆるパークアンドライド等の都市施設の利活用、交通規制等を駆使した総合的な交通需要のマネジメントが重要となっております。

また、南部の県下随一の医療福祉ゾーンへのアクセスは、高齢化社会等を背景に、バリアフリー化、あるいはユニバーサルデザイン化の要請が高いことは必然ではございますが、そのマネジメントが実は十分にできているかと申しますと、そうは言いがたい状況にもございます。

また、特に、近年、環境問題、地球温暖化防止に代表される環境負荷の低減につきましては、すべての社会経済活動における課題となっておりますが、学術研究と産業連携の発信拠点、いわゆるこの南部のエリアにおきまして、その産学連携の発信拠点を擁する周辺が、環境的に持続可能な交通需要のマネジメントのモデル提示をしていくべき社会的使命というものもございまして、公共交通システムを軸といたしました、いわゆるE S Tモデル、環境的に持続可能な交通システムの先進地としての展開も求められているところでございます。

また、市域北部の烏丸半島を中心とした南琵琶湖観光につきましては、例えば、京都などの他の隣接観光地への宿泊を前提といたしました通過型観光となっておりますことから、本市の中心市街地に散在する本陣等を中心といたしました歴史観光資源とのネットワークが、今、不十分な状況でございますので、これを、ネットワークを強化いたしまして、滞在型観光へのシフトによる地域交流、商業の活性化に向けた鉄道船舶とも連携した、バス、タクシーの公共交通、そういったアクセシビリティの強化が望まれております。

また、近江大橋に通ずる大津湖南幹線沿道でございますけれども、こちらには、いわゆる自動車の通過交通の良さから、大規模商業施設の開発立地が盛んでございます。

これらの生活利便施設へのアクセスというのが、自動車による来店を前提としておりますが、今後、高齢者社会の進展に伴いまして、交通弱者の激増に対応するために、こういう生活利便施設へのアクセス、生活支援に係る公共交通軸の設定も必要と考えております。

このような都市機能上の課題もさることながら、依然、公共交通空白地、不便地の解消並びに障害者や高齢・要介護者等の、移動に制約のある方々への公共交通利用機会の確保については、地域住民の方から強い要望がございまして、特に、お手元の資料4番、9ページ周辺に絵がございましてけれども、いわゆる公共交通の空白地、不便地というような地域の絵図面でございますが、こういった地域の公共交通の確保、並びにニーズに応じた、使える公共交通ネットワークの構築、並びにデマンド運行でありますとか、ボランティア運送といった自助活動の支援等も含めまして、新しい公共交通モードの構築も緊急に対応すべき課題という認識がございまして。

こうした都市交通計画レベルと地域生活支援交通レベル、この課題の二層化が、草津市の特異性でもございまして、このような複合的かつ多面的な課題解決のために、事業者、行政のみならず、あらゆる分野の関係者が、一定の総合的な計画のもとに、具体的に連携をして、公共交通の活性化、再編に取り組んでいくことが重要となってまいります。

お手元の資料7番でございます。

地域公共交通総合連携計画の策定についてをご覧ください。

この連携計画の策定の目的でございますが、公共交通の活性化を軸といたしましたあらゆる分野の関係者が連携し、主体的に取り組むべき目標、実現手段について計画策定していこうとするものでございます。

資料の中ほど、2番、策定事項についてでございますけれども、5点ございまして、基本方針、計画区域、目標、その目標の達成手段としての事業と実施主体、計画期間、この5点を定める必要が出てまいります。

計画の目的が、あらゆる分野の社会経済活動、あるいは行政施策の連携を趣旨といたしますことから、多種多様な事業計画、異分野の連携が予測されます。

円滑な都市交通のネットワークの整備や地域住民の生活交通の確保はもとより、中心市街地活性化の取り組みや商工観光業の振興、福祉、教育分野とのタイアップによる移動支援の充実、あるいは地球温暖化防止への取り組み等の連携なども、公共交通を軸として計画することも可能でございます。国の方が支援する地域公共交通活性化再生総合事業の方に採択されることによりまして、地域独自の多様な事業形態も許容する、パッケージによる補助金を得ることも可能となっております。また、この連携計画策定のための調査についても国の支援制度が用意されております。

あと、計画策定の流れといたしましては、先ほどの、都市計画マスタープランなどの各分野の上位計画に定める基本方針でありますとか、過年度に実施しております調査結果などをベースとしながら、市域のあらゆる活動の連携に照らした課題整理を実施し、市全域において実現すべき目標、事業、あるいは地域別、住民属性別のニーズに応じた多様な形態での公共交通ネットワークサービスレベルの充実を実現するために必要な調査研究を実施していくこととなるかと考えております。

以上で、連携計画の策定についての説明を終わらせていただきます。

○山崎会長        ただいまの事務局の説明に、何かご質問等がございましたら、お受けいたしますので、よろしく申し上げます。

ないでしょうか。

○岡本委員 今日ここに来ている中では、車いす使用者、障害者の代表ということで、草津市さんの方で、こういういろいろな計画なりしていただいて、大変喜んで、それを感謝させていただきたいなど。

ただ、この話になる前に、私ども、そういう障害当事者として、各バス会社さんとか、直接いろいろ交渉させていただいて、いろいろ進めさせていただいて、先日も、草津市には、福祉ゾーンというのがありますよね。それまで南草津駅からリフトバスが走っていたんですけども、これがいつの間にかなくなってしまって、これがどうにかならないかと言ってお願いをしたら、何とかしようじゃないかといういい話をいただいて、また、明日、明後日、ちょっと協議をすることになっているんですけども。

そういう中で、やっぱり事業者さんが、財政的な負担も、これここまで来たら嬉しいなという思いの中で、やっぱり何なりかの後押しも市の方からしていただくと、我々も遠慮なく事業者さんに詰めていけるところがあるんですけども、ちょっと考えていただきたいなと思って。

それと、もう一つ、ここまで一つになると、各バス停ってありますよね。その問題もあるんです。

それで、草津駅から、私、福祉センター、あそこの指定管理者なんですけれども、あそこまでの話、途中から乗りおりができるかどうか、バス停の各停留所というのは乗りおりができるか。以前もちょっとそういう話をさせてもらったのですが、近江鉄道さんで、お話も1回、前、1月、草津駅から琵琶湖博物館の方へ行く路線ですね。各中間でもほとんど乗車ができない。起点と終点だけを行き来して、それでいいのかという、その辺のやっぱりあれですね、工事しなきゃいけない、たくさん予算もかかるだろうなど、その辺がちょっと気になって、今後どうするかというのを、ぜひ、ここまでこんなに大きくなってくると、もう大変嬉しいですから、現実問題としてどうするかというのを、もうちょっと具体的に、分科会へ進んだらと思うんですけども、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○山崎会長 ありがとうございます。

個別の補助メニューとか、それぞれのピンポイントの問題等につきましては、また、後日の会議に委ねるといたしまして、基本的には、先ほど、冒頭、事務局からございました、市の内部で、個別に検討会議という組織を持っておりますので、そういった中で、やはり予算の許す限り、対応できるものについては検討していくということと、

それから、個々のバス停の区分につきましては、それぞれの道路管理者と、それから、当然、バスの停車がございますので、草津署の公安協議もございますので、そういった個々の部分で許される範囲であれば対応もできるかなというふうに思いますので、いずれにいたしましても、個別の案件については、後ほど協議をしながら、対応できるものについては原則対応していくという前向きな形で進めていけたらいいなというふうに思います。

以上でございます。

ほかにございませんか。

○服部委員 立命館大学の専門家の方がいらっしゃいますので、質問なんですけれども、交通の活性化というのは、そもそも何なのでしょう。

すべてのところに公共交通機関が入り込む、まるで砂の隙間にすべて水が行き渡って、すべての人が平等にお水が飲めるようになるというのが活性化なのか。交通渋滞が解消すればそれでいいのかとか、交通の活性化って、私、これ最初に見たときに、え、交通の活性化って何をすることなのかというのが基本的な疑問なのですよ。

○塚口委員 いきなり難しいご質問を受けまして、どのようにお答えしようかと思っておるんですが。

非常に厳密に考えますと、公共交通の活性化という表現が適切なのか、交通サービスを的確に行うことによって地域を活性化させる。

活性化というのは、どちらかと言うと、地域活性化、こちらの方につながれば僕はいいかなと思うのですけれども、恐らく、私、思いますところは、この地域公共交通の活性化及び再生に関する法律による活性化の意義ですね、これは法律の中をきっちり読まないといけないかなと思いますけれども、私の今考えておりますのは、一番最初に、公共交通が負のスパイラルですね。悪循環を繰り返すような、そういうループに立ち入ってしまっていますので、要するに、負の連鎖ということは、どこかで断ち切らなければならない。でなかったら、どんどんどんどん悪い方向に回転してしまいますから、そういう意味で、どこかが悪い連鎖を断ち切って、そして、公共交通というものが、真に地域にとって必要なものであるというようなことで、この必要であるというふうに誰が決めるのかというと、これは、行政だけではなくて、地域住民すべての統一的な合意として、これが得られればいいわけです。

そうしていけば、いかにして持続的な公共交通ですね、それを確立していくのか、そういうようなところを、うまく維持できるような、末永く維持できるような、そういうような公共輸送システムができれば、それは、ある意味では、地域公共交通の



活性化という表現も当てはまるかなとは思いますが、

私は、ここは議論と違うと思うのですが、どこまでを公共交通で賄って、ここからは私的な交通、あるいはこの後の公共交通会議でいろいろと議論されるでしょうけれども、従来型の公共交通と私営交通との中間的なそういったものもうまく使いながら、市全体として、望ましい交通システムをいかにつくっていくのか、そういう議論が必要になってくると思っています、今おっしゃったように、隅から隅まで、全部公共交通でサービスしようと思うと、すごくコストが高くなりまして、それが、公共交通というものが、社会のインフラストラクチャ、社会の基盤として、税金、一般財源を全部投入してもいいというふうに地域合意ができる場合はいざ知らず、そうでない限り、おのずと、公共交通が長所を発揮できる守備範囲というものがあると思えますから、そのあたりをはっきりさせて、そこから外れる部分については、どういふふうな方策を講じたらいいか、これについては、こういった協議会、これがまさにその場であろうかと思えますが、こういうところで、どういふふうにしていくか、皆さんのいい知恵を出し合いながら決めていただきまして。

決して、私は、隅から隅まですべて公共交通ということは少しイメージと違うかなと思っていますので、そういう意味でこういう協議会に期待をしております。

それほどストレートな答えになっていませんが御容赦ください。

○服部委員　　いいえ。先生のお話を、例えば、負のスパイラルという表現をされました。例えば、バスが非常に交通渋滞に巻き込まれてなかなか来てくれない。そうすると、非常に利用しづらいバスになっちゃった。それを利用せずに、自家用あるいはすき間を縫っていけるミニバイクで行こう。すると利用客が減少する、経営も苦しくなる、路線が廃止される。それが、今先生がおっしゃった、マイナスのループに落ち込んだというような、私はそういう理解したのですが、もしそれでよろしければ、じゃあ、そのループはどこで逆転するのかというところへ、この会議そのものは集中しようという、そんな理解でよろしいですか。

○塚口委員　　私はそう思います。

○服部委員　　ありがとうございます。

○山崎会長　　ほか、よろしいでしょうか。

それでは、先ほど、事務局より説明のありました、本協議会において、法定の連携計画の策定をするということ、それから、そのための調査検討を実施するというところでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○山崎会長           ありがとうございます。

それでは本協議会の策定する計画につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第5条に定めます、草津市地域公共交通総合連携計画とし、調査検討を実施するという事に決しました。

続きまして、最後の、各分科会への付託事項についてを議題といたします。

事務局から説明を求めます。

○内田産業建設部主監           地域公共交通会議は、道路運送法に定めます法定会議でございまして、主として、バス路線の改変や乗合タクシー等の乗合旅客運送の対応全般を審議することになっております。

また、有償運送運営協議会は、同じく、道路運送法に定める法定協議会でございまして、本市の場合は、福祉有償運送の対応全般を審議することとなっております。

よって、本協議会の策定する地域公共交通総合連携計画素案の策定に関して、要綱に定める有償運送の部分につきましては、有償運送運営協議会に審議を付託するものとし、それ以外の項につきましては、地域公共交通会議に審議を付託するのが適当であると考えます。

なお、両者の取りまとめを、地域公共交通会議にしたいと考えております。

○山崎会長           ただいま、事務局から説明がございましたが、各分科会への付託事項については、事務局の説明どおりでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○山崎会長           それでは、本協議会の策定する、地域公共交通総合連携計画素案の策定に関しましては、要綱に定めます有償運送の部分につきましては、有償運送運営協議会に付託するものとし、それ以外の分につきましては、地域公共交通会議に付託し、両者の取りまとめを、地域公共交通会議とするということで、ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○山崎会長           ありがとうございます。

それでは、そのように決しました。

以上で、本日本日予定の議案の審議はすべて終了いたしました。

事務局へお返しをいたします。

○内田産業建設部主監           ありがとうございます。

慎重な審議を賜り、また、原案どおり可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、これもちまして、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。

なお、10分間の休憩の後、引き続き、分科会、地域公共交通会議を開催いたしますので、よろしくお願い申し上げます。

○山崎会長            どうもありがとうございました。

( 10分間 休憩 )

○内田産業建設部主監            お待たせしました。

それでは、引き続きまして、分科会、草津市地域公共交通会議を開催いたします。次第に従いまして進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、本会議も、草津市地域公共交通会議設置要綱第6条第7項の規定に基づき、公開で進めさせていただきます。

まず、本会議の委員については、前半の草津市地域公共交通活性化再生協議会との重任を基本といたしております。

なお、先ほどの、国土交通省近畿運輸局の井尻様におかれましては、所用のため退席をされまして、代理としまして、後藤専門官にお願いをしたいと思います。

よろしくお願い致します。

重任をされている以外の委員につきましては、すべて市職員でございます。紹介をさせていただきます。

政策推進部より林田理事でございます。

人権環境部より田村市民環境担当理事でございます。

健康福祉部より田内福祉推進担当理事でございます。

産業建設部より上田産業振興担当理事でございます。

浅見建設担当理事でございます。

入江都市政策担当理事でございます。

それでは議事に進みます。

1番目の議案は、委員長並びに職務代理者の選任についてでございます。

本交通会議設置要綱第5条第1項により、委員長は委員の互選により定めると規定されておりますが、いかがお取り計らいでしょうか。

何かご意見ございませんでしょうか。

○南委員            事務局一任でいいんじゃないですか。

○内田産業建設部主監            ありがとうございます。

事務局としましては、本交通会議委員に就任をいただいております、立命館大学理工学部教授の塚口委員におかれましては、本市の都市計画審議会会長を初め県内各市はもとより、大阪市、京都市、青森市、舞鶴市等、全国各地のあらゆる都市計画、交通計画に関する審議会の委員を歴任されておられますことから、ぜひとも本交通会議の委員長にご就任をお願いしたいと考えております。

いかがでしょうか。

( 拍 手 )

○内田産業建設部主監            ありがとうございます。

委員各位のご賛同を賜りましたので、塚口委員に委員長にご就任をお願いしたいと思います。

塚口委員長には委員長席にお移りいただきますようお願い申し上げます。

それでは、ここで、塚口委員長に就任のごあいさつをお願いしたいと思います、委員長は、高度かつ広範な都市交通計画に関する学識経験をお持ちでございますので、でき得れば、本市交通会議の目指す方向性につきましてご助言をいただければと思います。

委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

○塚口委員長            ただいま、皆様方からご推挙を受けまして、会議の委員長職を務めさせていただくことになりました塚口でございます。

何分、不慣れでございまして、うまく進行できるか、若干心配しておりますが、精いっぱいやらせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

司会の方から、かなり、大所高所からコメントするよというふうなお話でございましたが、それほど大きなことを申し上げましても、この地域公共交通会議の具体像というものが見えにくくなってもいけませんし、余り大きなことは、私の能力を超えているかもわかりませんので、この会議に関連したようなところから、少しお話をさせていただきたいと思います。

先ほどの協議会におきまして、いろいろなご説明もいただきましたが、現在、我が国の各都市におきまして、公共交通、特に、バスが中核になっておりますが、そういった公共交通が危機的な状況にあるというのは、大きな都市、小さな都市、それぞれに課題を抱えておりますから、皆様方、実感されていることではないかなと思います。

そして、そういった危機的な状況が、今が底であって、これから何もしなければ横ばいになるとか、あるいは若干改善するという方向に向いていくのならばよろしいん

ですけれども、決してそうじゃなくて、何もせずに手をこまねいていると、一層悪くなるおそれがあるというようなことで、いろいろなところで交通関係者、努力をしているところがございますが、そういったような中で、全国各地で、種々の形態のバスが、ここ10年、10数年来、運行されておりますね。例えば、先ほどの資料の中にもございました、幾つかの都市のコミュニティバス、幾つかと申しましょうか、コミュニティバスは、もう本当にたくさんところで導入されております。

そういったようなバスの新しい形態も生まれているんですけれども、例えば、コミュニティバスを例にとりますと、すべてがうまくいっているかということ、そうでもなくて、うまくいっている都市とそうでもない都市があると。であれば、うまくいっている都市のあり方、ありようと言いましょか、どういうようなところがうまくいっていて、どういうようなところがうまくいっていないかということと比較すれば、何か成功させるための条件というものが見えてまいりますね。それを学問も含めましていろいろと考えてみますと、4つぐらいになるかなと思うんです。

もちろん、地元の行政あるいは交通事業者の皆さんが熱心であるというようなことは、これは前提でございますが、そうであっても、4つぐらいあるかと思うんです。

一つは、要するに、地域の住民の皆さんが、どういうニーズを持っておられるのか。ニーズの把握を適切にやっているかというのが1点でございます。

二つ目が、その地元ニーズに応えるようなサービスを行っているのかということ。これ非常に重要でございますね。ニーズ把握と、そのニーズに対応したサービスの提供。

それから、三つ目が、幾らバス事業者の方が一生懸命やられても、地元の人たちが、自分のまちの、自分が育てているバスサービスなんだというような意識を持っていないと、単に提供されたものというのであれば、愛着も湧かずに、余り利用されないということですから、自分たちがつくったバスというような意識を住民の皆さんが持つておられること。これが三つ目であろうかと思えます。

それから、四つ目が、どの交通事業者さんも、熱心は熱心なんだけれども、創意工夫といいましょか、何か新しい、上手いといいましょか、問題点を克服するような、そういう創意工夫をされているかどうか。こういうところも非常に大きいのではないかなと思います。

そして、今、私、4つ挙げましたが、こういうような条件が満たされて、そして、割合、成功している事例が見られるんですけれども、そういう成功をさせるために、今申し上げましたような条件が、一日にして整ったかということ、それはそういうわけ

ではなくて、何某かの協議する場、協議会と言ってもいいんでしょうが、そういうような大層な名前がなくても、何某かの意見の交換の場というものが必ずあって、それで、今申し上げたような条件が整って、比較的うまくいくという、こういうことになるのではないかなと思います。

地域公共交通会議というものは、私の認識といたしましては、今まで、自然発生的と言いましょいか、皆さん方がいろいろ集まられて、そして、議論の場が自然にできてきたかと思いますが、そういった議論の場を、きちんと法律に基づいて、法律が後押しすると言いましょいかしら、法律の方でそのお膳立てをすると申しましょいか、そういった自然発生的なものをきちんとした位置づけの議論の場にすると、こういうことであらうかなと思います。

でありますので、地域公共交通会議といいますのは、地元の行政の方々、住民の代表者の方、それから、運輸局の方、道路管理者、交通事業者、それから、交通管理者等々、多様な皆さん方が集まって、こういう場ができているということで、非常に結構なことであらうと、こういうふうに思うわけであります。

地域における交通問題の課題というのは多岐にわたっておりますから、規制緩和という社会の流れの中で、交通関係にいたしましても、画一的な施策を各市がとるというのではなくて、地域公共交通会議において合意が得られれば、いろいろな形態の取り組みが、乗合運送において実現するというのが、一昨年になりますかね、改正されました、道路運送法の改正の趣旨であらうかなというふうに思います。

そういう意味で、私は、この会議に非常に期待をしているわけでございます。

期待するといつか、ものすごく重要ですよというのを、一つ例を挙げて説明したいと思うんですけれども、皆さん方、規制緩和というのはよいことだと、全面的によいことだと思われるでしょうか。交通分野におけるという意味ですがね。

例えば、規制緩和というのは、イギリスで、1980年代に始まってきていることだと思いますけれども、例えば、イギリスへ行きますと、イギリスの地方都市、規制緩和で、本当に自由競争になりましたので、非常に大きなバス事業における混乱がございました。ロンドンはというと、ロンドンは規制をしていたままでございまして、従来のものでございまして、比較的うまくいっておりましたね。でありますから、規制緩和というのは、やはりうまくその制度を使わないと、何も、何でもかんでも自由にやらせておけばいいというものではなくて、やはり地域として、公共交通を含めた交通システムをどういうふうにするかという、そういうグランドデザインというものをきちんと決めておいて、その範囲の中で自由にやるというふうにするべきであると。

そうすると、そのグランドデザインを誰がつくるのか。これはお役所で作っていたかという手ももちろんございますし、そういう能力もあると思うんですけども、やはり関係者の皆さんが一堂に会するような、こういうような場でそのグランドデザインをつくっていく。こういうことが非常に重要であろうかなと。細部ももちろん議論すべきでございますが、大きな、今後、草津市の交通をどういうふうにしていくのかということも、ある程度議論する必要があるのではないかなというふうに思っております。

草津市地域公共交通総合連携計画でございますね。非常に言葉を読みますとすばらしいものがございますが、えてして、言葉だけに終わってしまうというのも、過去になかったかと言えばそうじゃなくて、やはりこれに対して魂を入れるということでもって、私たちの任務は非常に大きいというふうに考えております。

それから、もう一つ、私、公共交通だけではなくて、交通全般について言えることだと思うんですけども、昨今言われておりますコンパクトシティというのがございますね。むやみやたらと、だーっと広げるような都市の構造ではなくて、メリハリの利いたものにしていくということでございます。

そのためには、公共交通の貢献が非常に大きいというわけであります。

それで、やはりこれは市の方をお願いすることになるかと思っておりますけれども、要は、都市計画一般は、かなり自由にやっておいて、そして、その後の市民の足確保についてのみ、公共交通をどういうふうにするかという議論をして、そのツケをすべて公共交通の議論につけ回ししてはいけないと思うのです。やはり都市構造、都市計画と密接に関連して考えていかないと、1年、2年の公共交通のプランを手がけても、10年先、20年先というような場合に、やはり無理が生じますので、この場の議論とは少し範囲を逸脱することになるかもわかりませんが、やはり私は、都市全体の計画と密接にリンクした形になるように、私たちも努めたいなというふうに思うわけでございます。

いずれにしても、地域公共交通会議で作成する連携計画を、草津市の公共交通活性化再生協議会へ提案していくと。諮問を受けましたので、それに対して答えていくという重要な任務が我々に課せられておりますので、皆様方に、それぞれの立場から建設的なご意見をいただきまして、できるだけ、将来、私たちも、次の世代が、草津市においてそれほど不自由することなく行動できると、そういうようなシステムへつなげていきたいと思っておりますのでございます。

私には、こういった、今、大きなことを申し上げましたが、そういうことをすべて

やれるものではございませんが、皆様方のお力を借りまして、できるだけよいものをつくりたい、こういうふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

( 拍 手 )

○内田産業建設部主監 どうもありがとうございました。

それでは、委員長に就任いただきましたので、早速ではございますが、これより、委員長に議事の進行をお願いいたしたいと思ひます。

塚口委員長、よろしくお願ひします。

○塚口委員長 それでは、これより、私の方で会議を進めてまいりたいと思ひます。

第1番目の議案でございますが、職務代理者の選任です。

事務局のご説明をお願いできますでしょうか。

○内田産業建設部主監 職務代理者の選任につきましては、本交通会議設置要綱第5条第3項により、あらかじめ委員長が指名する委員を職務代理者として選任することと規定されておりますので、塚口委員長にご指名をお願いしたいと思ひます。

○塚口委員長 私の方で指名せよということでありまして、公共交通の利用促進につきましては、多くの関係者が連携いたしまして、多面的に議論を進める必要があると、こういうことを考えまして、市の中で中立、そして総合的な政策の調整を図る部門におられます、政策推進部の林田委員にお願いできたらいいと思うんですけれども。

林田委員、よろしゅうございましょうか。

○林田委員 はい。

○塚口委員長 それでは林田委員ということで、よろしくお願ひいたします。

( 拍 手 )

○塚口委員長 次に、2番目の議案でございますが、先ほど、協議会において、この会議に付託されました事項の審議でございます。

前半の活性化再生協議会において、分科会であります本公共交通会議の守備範囲でございますが、これは、福祉有償運送に関する事項以外すべてということでございます。

草津市域の公共交通計画を検討するにおいて、バス交通の現状及び我々の共通部門認識と申しまししょうか、そういうものが需要でございますので、まず、事務局から、草津市の乗合旅客運送の現状と課題につきましてご説明をいただきたいと思ひます。

よろしくお願ひします。



○川元都市計画課主査            それでは、事務局より、草津市の乗合旅客運送の現状と課題ということについて、簡単にお話をさせていただきます。後、その現状と課題につきましては、ここにご参集の皆様が、よく存じておられると思いますので、そういった意見の方をよろしくお願ひしたいと思っております。

まず、前段の活性化再生協議会の方で、草津市の公共交通を取り巻く現状については、概況について説明させていただいたと思っております。

この現状ということで、さまざまな都市交通あるいは生活交通といった各面から課題があるんですけれども、すなわち、それは、今、公共交通といたしましては、バス交通が、草津市、主流でございますので、バス交通の現状にほかならないというふうな認識をしております。

都市交通計画レベルと地域生活交通の確保のレベルの課題、これの二層化が、草津市の特異性として問題がありまして、重要な都市機能としての公共交通、バス交通のシステムの改善による都市活動の完成化並びに高齢化社会等を背景にいたしました生活交通の確保の、二つの大きな課題に、ご参集の皆様の、関係者からの総力戦で取り組んでまいることが重要となっている状況です。

ここで、お手元には、資料4、先ほど、全体会にお配りしております資料4の方をご用意いただきたいと思います。

資料4の方が、草津市バス交通検討調査業務ということで、16年3月に、いわゆる規制緩和のすぐ後に、バス交通の現状と課題ということで検討した成果物でございます。少し古いとは言いましても、ベースとなる調査の方は賞味期限内となっておりますので、まず、こういったものからの共有認識という形でお願ひしたいと思います。

資料4の8ページから11ページにかけてなんですが、いわゆる路線バスの運行状況、公共交通の空白地域あるいは不便地域というようなことで絵図面が載っております。

さまざまな角度から、その乗合旅客運送の課題あるいは現状のとらまえ方というのがあると思うんですけれども、ここでは、過去も現在も、過去から年々と、地域の自治会でありますとか、あるいは議会での、いわゆるコミュニティバスの要望の声でございますとか、あるいは一般市民の方から、いわゆる生活交通、買い物に行くときのバスを確保してくださいというような投書も多数いただいております。非常にニーズが顕在化しております、公共交通の空白地、不便地ということについて、若干ご説明させていただきたいと思います。

まず、お手元の資料の絵図面、9ページ、10ページ等をごらんいただきますと、このいわゆる空白地ということの定義につきましては、鉄道駅からの半径が1km、バス停では半径500mのエリアに、バス停がないというようなエリアを空白地としております。不便地というのは、バス停があったとしても、運行本数が一日10本にも満たないと、朝晩だけですよというような地域を想定しております。

このような路線調査、少し、今現在、路線が変わっている部分、北山田の部分などはちょっと変わっておりまして、不便地となっておりますけれども、ほぼ調査時点と現状は草津市の場合、変わっていないということでございまして、いわゆる公共交通空白地、不便地の位置確認といたしましては、まず、市域北部の芦浦町、長束町、上寺町といった部分、あるいは湖岸の北部にございます志那中町、志那町、下寺町、あるいは北山田町といった部分、こういった田園の部分とは別に、中心の市街地の中にも、南草津駅、草津駅の間に存在する木川町周辺でありますとか西矢倉地区、あるいは瀬田駅と南草津駅の狭間にございます南笠町、笠山地区といったような部分も、行き先によっては、例えば、市役所に来るまで2時間かかってしまうと、バスをご利用されて2時間かかるというようなご意見があるようなんですが、そういう不便さが表出しておるということであります。

また、市域の東の部分にございます青地、山寺新田地区といった志津地域の部分が、バス交通の不便地、空白地として表出しております。

当市におきましては、乗合バス事業につきましては、すべて民間企業路線において運営をしていただいております、一応、コミュニティバスが走っていない状況でございます。

その点におきますと、その空白地・不便地の発生というのは、すなわち、営業ベースで見ますと採算性がとれない赤字路線であるということがあるんですけれども、すなわち、既存のバス運行の形態では、乗っていただく需要というのが著しく少ない。いわゆる小規模の需要の地域が公共交通不便地ということで、需要自体がもう少ないということになっておろうかと思えます。

しかしながら、このような地域こそが、実は高齢化率の非常に高い地域ともなっている現状もございまして。

交通弱者、自家用車に乗れない、そういった方々と呼ばれる方々、真にバスであったり、公共交通が必要とされている方が確実におられる地域ではございますので、お手元の資料13ページ以降なんですけれども、意識調査ということで実施しておりますが、13ページの中ほどぐらいですか、年代別外出目的、じゃあ、バスを使って外

出、こういったことに対してバスを使いたいかというようなことだと、やはり買い物、通院といったような、日常生活の生活圏内の移動手段として、移動手段を確保していただきたいというような声が多く挙がっております。

シビルミニマムとして、交通移動権の保障が言われている中、市といたしましても緊急に対策を講じていくべき問題として、このような会議を立ち上げている形になっているところでございます。

また、資料の17ページには、草津市のバス交通の課題としてまとめております。

この課題といたしましては、公共交通空白地におけるバス路線の整備、公共交通不便地域等における既存路線バス機能強化。あるいは草津市の活性化に寄与するバス路線の整備。だれもが利用できる、安全・安心な移動手段の確保。市民のニーズに即したバス路線の整備。あるいは周辺道路環境の改善。バスの利用促進のためのPR等の実施という形で、当時の調査の中では課題として締めくくっております。

その状況から、平成18年の道路運送法の改正でありますとか、平成19年の新法の施行などに伴いまして、例えば、道路運送法の改正では、乗合タクシーであったり、あるいはボランティアの方が、自家用車に乗って、有償で運送する制度だとか、交通手段として選択肢、いわゆる公共交通の選択肢として、柔軟に拡大されまして、あらゆる主体の連携によって、公共交通利用促進に対する支援策が講じられる状況になりました現在におきましては、バス路線の整備についても、もちろん、適材適所、バスの優位性を発揮できる部分についてはバス路線の整備、あるいは多様性のニーズにおいて拡散したニーズにおきましては、小規模需要にも対応できるような新しい交通手段、モードを使いながら、適材適所の交通手段を実施していく。あるいはその試みが継続性でありますとか、持続可能なものとなりますように、先ほど、先生のお話にもございましたような、各分野の創意工夫、独自性といいますか、その地域の実情に応じた形をつくる、形づくった公共交通をつくっていくということが重要ではないか。あるいは住民の方々が本当に乗りたいと思われる、自分たちの交通、守り育てる公共交通といった仕組みづくりを提案していくことが新たな課題となって存在していると思います。

簡単ではございますが、以上で説明を終わらせていただきたいと思います。

○塚口委員長            ありがとうございました。

ただいま、事務局より、草津市のバス交通の現状と課題につきまして、少し前に行われた調査結果のご説明がございましたが、この説明に対しまして、ご質問あるいはご意見などございましたら、承りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○宮下委員 私、ディフェンスと申しまして、NPO法人なんですけれども、もともとは、障害を持つ当事者が、それぞれ自分たちが生き生きとまちで生きるためにということで支援を始めている団体でございます。

その中で、いろいろなことが起きましても、一番しお寄せがくるのが、本当に弱者のところに来るなということ、また、当事者のところに来るなことを感じながら、この数年、活動してまいっております。

今、この会議を、活性化会議に出ながら、ちょっと感無量でございまして、思い出しますと、2年前に、前の方にいらっしゃいます、タクシー協会さんの加茂さんのところに、12月の雪の降る日に、有償運送ということについて、ぜひボランティア輸送のことについてご理解いただけないかとお話伺ったときに、非常に熱心なお話をいただきまして、タクシーとしても、こうしてプロのあり方として、こういうことが問題なのだと。ボランティアでやられるのであれば、それは経営がうまくいかないんじゃないかというご指摘までいただきまして。僕たちは、安全に乗客をお送りするのが、自分たちの業務であり、そして、その介護の必要な方、また、移動の難しい方についても、運転手に、まだまだできていないけれども、教育をしている段階なんだというようなことも、お話を受けたことを、今もってまざまざと思い出しております。

そのときに、正直に申しますと、市役所の方にも足を運ばせていただきまして、初めは、福祉課の方にも、こういうことですので、運営協議会、もう一つの方の福祉有償運送運営協議会を立ち上げてもらえないかと。今日、皆様、手元に、ちょっと事務局にご無理申しまして、黄色い1枚物のチラシを入れさせていただいております。滋賀県福祉輸送ネットワークというNPO団体をつくり上げまして、ぜひ、私たちは、公共交通の皆さん、バスの皆さん、タクシーの皆さんにも頑張ってくださいながら、どんな団体でも自由に生き生きと動けるような、そういうシステムがつかれないかというような話し合いの場をできないかということ、お話しさせていただいたのですが、残念ながら、そのときには、時期尚早だったのでしょね。御一考いただけなく、2年たった今、ここに、福祉有償ではなく、公共交通全体のことで、加茂さん初め、また、まちづくりの関係のボランティアで頑張っていらっしゃる方や、また、市の方や、警察の方や運輸局の方と一緒に席にいらっしゃったことを、本当に、今、感無量なんです。

すいません、何か変なことを言っていますけれども。

なぜこんなことを申しますかと言いますと、今までに、今、加茂さんとお話ししたようなことが本当に必要だったと私ども思っております。先ほど岡本さんが、車いす

をご利用になった方の利用のしにくさということをおっしゃいましたけれども、今までは、そうやって、利用できないんだということを言える方が、言おうとなさる方が、直接、バス会社さんに、また、タクシー会社さんにおっしゃるしかなかった。それが、個人の問題として広がりを持たなくて、個人のニーズであるというふうにとらえられたために、まちづくり全体、公共交通全体のシステムがどうあるべきかという話までは行き渡らなかった現状だったと私は認識しております。

ですので、今回、こういうような再生協議会というものを持ちまして、今、私どもは、福祉有償だけではなくて、とりあえず、この草津のまちを生き生きとさせるにはどうしたらいいんだというまちづくりの視線を外してはならないと思っております。

そのためには、観光協会さんとか、もちろん、私は商店街が大好きですので、商店街へ行くにはどうしたらいいかというときに、自分が利用者として、当事者として言うことは、バスに乗ったときはどういうことをと言いますと、時間どおりに来ていただける。それと、低料金である、そういうこと。

それから、タクシーさんを利用させていただいた、自分がどういうふうにご利用するかといいますと、深夜でも利用させていただける。それから、自分の家の前まで来ていただける。バスさんは来ていただけない。自分が行く。そういうような公共交通のそれぞれの役割分担の中で、どういう人が、どういうものが必要なのかというニーズ、ニーズって変な言い方ですが、ニーズというよりも、その特殊性、先ほど先生が、それぞれの特徴をどう生かすことができるかという問題も追求していかないと、なかなか生き生きとした公共交通システムができないんじゃないかというように思っております。

私どもは、なかなか提案ということが、広がりとして勉強不足で、ここではご提案を申し上げられないんですけれども、一つ、前から思っておりますのは、バス会社さんの方には、できましたら、ちょっと小型化していただいて、そして、低床車両ですね、いわゆるスロープの方、それで、スロープも、このごろ運転手さんが引き出しされるような形式なものになりますと、非常に運転手さんの方に加重な労働を強いることになりますので、何らか、そういう形で、すべてのバスが、今すぐには実現できなくても、だれもが乗りやすい、ベビーカーも押して乗れる、車いすの方も乗れる、杖の方も乗せておられる、お年寄りも、ステップなしで乗れるというようなことを何とか努力いただきたい。それについては、市の方、また、県の方、国の方においては、補助、助成などをして、後押ししていただけないか。

タクシー会社さんの方につきましては、やはり昼間ということになりますと、高齢

者の方の単身世帯、特に、高齢者だけの世帯、ご夫婦だけで暮らしていらっしゃる方で、やはりバス停まで歩いて行けないという方については、非常に私はニーズが多いと思いますが、残念なことに、高齢者の方はおとなしいので、なかなかそのニーズが表面化してこない。となりますと、やはり介護保険課とか市役所の方などのニーズ調査というものを、単にこの協議会がするのではなく、市役所の縦割りで動いていただくのではなくて、それこそ、林田さんに頑張ってもらって、それぞれの、子育て支援課も含めて介護保険課、観光課、それぞれの特殊性のある、やはり調査をしていただかないと、本来のニーズが上がってこないというふうに思います。

私どもがしようとしておりますボランティア、社協さんもされているのですが、そのボランティア輸送とともに、お金を出しても、自分の日常生活にどうしても頻繁に必要なという方については、福祉有償運送というのがその間に入って行く。それから先にコミュニティバスが発生するのではないかと、私の方では。

ちょっとわかりにくいかな。

すいません、長くなりました。

○塚口委員長       ありがとうございました。

今、ご発言いただきました内容、それを中心に考えるのは、福祉有償運送協議会の方でございますけれども、どこからがこの会議で、どこからが福祉有償の協議会であるか、そういう線を引くべきじゃございませんので、ご自由にそういうところのご発言をお願いいたします。

ほかに。はいどうぞ。

事務局にお伺いいたしますが、これは、議事録の作成上、マイクを使っていた方がよいということはございませんか。それでなかったら、もうマイクなしでお話いただいたらいいと思いますが。

いかがですか、その方がよろしいんですか。

そしたら、恐れ入りますけれども、マイクでちょっとお話しただけですか。

○服部委員       先ほどの先生のお話の後半の部分ですね、規制緩和がいいかどうかというお話につきまして、グランドデザインのもとにおける競争と。コンベクションじゃなしに、むしろ、格好良く言えば切磋琢磨がいいんじゃないか。じゃあ、グランドデザインをやっぴりまず考えようじゃないかという気がするんですけども。

例えば、バスを動脈に例えると、毛細血管は私ども、あるいは先ほどおっしゃった福祉輸送。グランドデザイン、その中で切磋琢磨、それは、グランドデザインを先生一生懸命考えませんか、この際、集中的に。

○塚口委員長　　ここで我々が付託されましたものは、草津市地域公共交通総合連携計画というものでございまして、まさしくおっしゃるような、まず、将来こういうふうになりたいというグランドデザインが必要になってくるわけです。

私は、こういう議論と申しますのは、大所からの議論と、それから、非常に近未来と言いましようかしら、もうすぐにでもバスの路線を変更してみたり、運行のやり方を、例えば、デマンド形式に持っていくというような、そういう細かな個別の施策、この検討と両方やっていかないと、大所高所の議論だけで、着地点が見えないというのも難しいと思うんですけれども。

おっしゃるように、小手先のことだけ、これだけの皆さんが集まっておられるわけですから、それだけやっているというのはもったいない話でありまして、将来どういうふうにしていったらいいのかということ議論をする場であると私はと思いますが、事務局はいかがお考えですか。

当面のことも当然議論するという、これが当然でございましてけれども、かなり大きな大風呂敷を広げるといったら何ですけれども、最初からの議論というものも歓迎ですか、それとも、それはちょっと待ってくださいとお考えですか。

どういうふうにお考えでしょうか。ちょっとご意見をお聞かせください。

○内田産業建設部主監　　事務局より、回答になっているかどうかちょっとわかりませんが、お答えさせていただきます。

グランドデザインという大きい項目でのお話もございましたけれども、やはり最初は、やっぱり市民の方あるいは利用者の方、それと、バス、タクシー事業者の方、それと、行政が協働といいますか、一体になって、やはりニーズの調査をもっとしっかりとした形で、どういう方々が、交通の移動手段について困っておられるのかということも把握をしながら、少しずつ積み上げていきたいということを考えております。

したがいまして、大きいグランドデザイン、目指すべき方向というものはしっかりと見定める必要があろうかというふうに理解をしておりますけれども、それは、ステップ・バイ・ステップで進ませていただけたらありがたいというふうに考えております。

○塚口委員長　　そういうお答えでございまして、ある意味でそういう答えしかできないかなとは思いますが、追加でご発言ございましてか。

○服部委員　　先ほどのグランドデザインということから言いますと、私、やっぱりバスじゃないかと思うんです。そのバスももう少し大胆な、花火のような、草津駅を出発して、浜街道までノンストップで行っちゃう。そこで、バツと開いてパタパタ

と広がる。そのすき間は、じゃあタクシーに乗っていく。それでさらに苦しいところは、福祉交通的なもので埋めていく。そういったものが必要じゃないか。

そうすると、タクシーの位置づけ、交通の中の位置づけはどうかとか、福祉の、有償、無償は別にしまして、そういったものの位置づけがどうかとか、それをどういうふうに配置していくか。

先ほど、先生の後半のお話のさらに後半の中で、都市計画との一体化というのは、今さら何言っているんだという気がしますので、もうそんな、これだけ広がって、今さら、もう一回都市計画を一からやり直して、あそこ工業地帯だけ、やっぱり住宅地にしよう、あそこ、こういうような側道を走らせようというのは、もう今さらどうしようもないんで、やはりでき上がったものの中にそういう動脈を通す。で、動脈は何かというところ、そして、その中で、我々がどうやってそのすき間を埋めるか。その埋めるお役目をさせていただくのは、我々タクシーなんだろうかどうなんだろうかというふうなお話をちょっとお伺いしたいのですが。

○塚口委員長 私、今おっしゃったような、例えば、基幹バスとフィーダーサービスのゾーンバスのような、そういう形態ですけれども、これも、恐らく、この公共交通会議で皆さん方の意向としてまとめれば、最終的には運輸局さんとも相談しなければ当然ならないわけですが、そういう方向も恐らく考えられるのではないかなと思っております。

ただ、乗り継ぎの場合に料金はどうかいろいろございますから、実現にはかなりハードルがたくさんあると思いますけれども、そういうような議論はきちんとここでやればいいのかと。

先ほど、事務局のお答えの中で、少しずつ前へ進んでいきますよとおっしゃいましたけれども、今おっしゃったようなゾーンバスの形態であるとか、部分的にデマンド形式のこうするとか、そういうものは十分段階を経て議論していきましようという中に入っていると思います。

それから、都市計画との関係でございますけれども、それは、当たり前と言えは当たり前なんですけれども、私が申し上げたかったのは、昨今、コンパクトシティという話題がよく挙がってまいりますけれども、やはりコンパクトシティという概念を下支えするというのは公共輸送システムでありますので、ですから、今の市街地を、将来ともに維持するのか、あるいは部分的には拡大するのか、そういった議論。

あるいはコンパクトにするという意味で、ある部分は、集落を消滅させたいけれども、要するに、できるだけ便利なお住まいいただくというふうな、



そういう施策をとると。そういうことと公共交通のシステムを連動させるというのは、私は、特に時代遅れの考えではなくて、今までの私たちは市街地を拡大して行って、それに応じた交通システムをつくってきたわけですが、今は、ある部分は畳まなければならない。畳みたいと思いませんけれども、そういう方法をとらざるを得ないかもわからない。そうした場合に、公共輸送のシステムをいかに持続的な意味で持てるか。

要するに、時限的にちょっとした補助金がいただけるから、持っているというシステムじゃなくて、補助金は補助金でいいんですけども、ずっと恒常的にいただけるような補助金であれば、持続的なシステムなんですけれども、そういったような、末永く続けられるようなシステムとして、何某かコンパクトに私たちの都市をしていかなければならない。そういう時期のシステムということですので、結構これ難しいと思います。

ただ、やらなければならないというふうに思いますけれども。

先ほど、私の説明が、多少舌足らずでございまして、どうも失礼いたしました。

ほかにございますか。

○岡本委員　　すみません、ちょっと何点か。

今日は、せっかくバス会社の方が来ておられるので、その辺、ちょっと理想的な話じゃなくて、現状どんなものなのかというふうに、ちょっとお聞きしたいんですけども。

例えば、法律で、これから新しいバスなどは、低床バスを必ずつけるというふうになって、なかなか滋賀県までそれがおりてこないという現状があるようで。現状、低床バスなり、リフトバスはもうないのだろうと思うんですけども、どのぐらい各会社でそれを運行されているのか。草津だけじゃなしに、ほかも含めても結構ですので。

今後、それをどういう形で進めていくのか、計画があるのかということの一つ聞きたい。

それから、先ほど、タクシーの方からの話でも、私、福井県とか京都市などでも、ちょっと観光タクシーの中でリフト付きをしたいというタクシー会社の方から。それから、福井県では、民間の普通のタクシー、福祉的にいすが出るようにしたタクシーがあるから、ちょっと一回乗ってみてくれないかとか言って、いろいろ、何年か前に寄せてもらったりしていた。

タクシーについても、そういう取り組みを今後何か考えておられるのか、現況はどうなのか、その辺ちょっとお聞かせ願えたらありがたいなど。

○塚口委員長　　バス事業者さんとタクシー事業者さん、それぞれお三方ずついら

っしゃるんですけれども。

それでは、中島委員さん、お願いいたします。

○中島委員　　うちは全部でバスが98台。そのうち、11両はノンステップと。しかし、悲しいかな、うちの路線は田舎路線で、坂道の多いところが多いと。低床では擦る。山間部を走っていると。そういうような、なかなかノンステップは入りにくいと。それで基点にしているのは瀬田駅周辺です。

草津市は、市道でも全体として道路幅は狭い。信楽になれば山間部を走っておると。到底ノンステップは無理だと。苦慮しています。

今度も、いろいろノンステップが良いのか、ワンステップが良いのかと、ワンステップになれば多目的に使えると、こういう意見も出ておりました。

我々は、本来今のバリアフリー法では制限されておるわけなんですけれども、ノンステップか、最低ワンステップが要ると。それはよくわかっているのですけれども、なかなか、先ほども岡本さんおっしゃったように、道路状況がついてきてないと。それは、国、県、関係市町村にバリアフリー法で、停留所の対応、道とかいろいろ今まで直してもらっているんですが。道路状況さえあえばノンステップは入ると思います。

仮に、うちで言えば、柳生線ですか、そこが極端な坂道になっておるんですね、段差があって。この前も、わずか15センチのところが行けないんですね。そこが、ノンステップ、地域的なエリアに限られるわけですね、瀬田とか医大とか龍谷大学とか。田舎路線に持っていくと擦ってくると。ワンステップでも、信楽の方へ行くとやはり擦るんですわ。やはり道がかまぼこになっているわけですね。道が狭いと、狭隘だと。離合するときに寄り過ぎて、石があって、その石に当たっておると。これもまた付け替えができれば、また、状況変わってきますけれども。

できるだけ、私らとしても、やっぱりノンステップを望んでいるわけなんですけれども。

○塚口委員長　　ありがとうございました。

近江鉄道さんと滋賀バスさんは、それぞれご発言いただけますか。

○辻委員　　近江鉄道でございます。

私ども、180台ございます。そのうち、大体30台ですね、率にしまして17%ぐらいが低床をいたしております。

それで、今後につきましても、やはり先ほど帝産さんがおっしゃったように、いろいろな道路状況ございますけれども、やはり今後の考え方としましては、先ほど理事もおっしゃいましたように、低床の方向で持っていかなければ、これはいかんという

思いはいたしております。そのように努力せんとだめだという思いをいたしております。

その辺だけご理解いただきたいと思います。

○塚口委員            ありがとうございました。

じゃあ、滋賀バスさん、隠岐さん、お願いいたします。

○隠岐委員            滋賀バスでございます。

ご照会いただいております部分の、草津市に係りますところの低床というのは、現在、配置はできていないわけでございますけれども、私どもが担当させていただいておりますコミュニティバスのエリアにおきましては、当社の保有数が50両程度配置しているわけでございますけれども、そのうちの、ノンステップ、それから、低床は、ノンステップ、ワンステップ、リフトバスを入れますと、15%程度の対応という現状でございます。

しからば、じゃあ、車いすでご利用の方の対応はどうしているんだということになるかと思うんですけれども、私どもの会社の取り組みなんでもございますけれども、そういったご要望のあるお客様には、いわゆる車いすデマンドというんでしょうかね、ご利用いただく区間、時間について、あらかじめご連絡をちょうだいしております。これも間違いが起これば大変ですから、ファックスでちょうだいして、受け付け確認をさせていただいて、お客様にはまたファックスでお返しして、ご要望の時間にノンステップバスあるいはワンステップバスで対応できるような仕組みをつくっております。

そりゃもちろん、先ほどおっしゃいましたように、一つの車両が低床になっているかというとなんかですけれども、現在、過渡期でございますので、そういった対応の仕方運営をさせていただいているところでございます。

以上です。

○岡本委員            低床バスが入るのはいつ頃になりますか。見通しとして。

○隠岐委員            費用的な面もございますので、それまでの間は、ただいま申し上げましたデマンド方式で、実質的には、お客様のご要望にはお応えできる状況でありますので、そういった努力を続けていきたいなど、このように思っております。

○塚口委員長            ありがとうございました。

タクシー事業者の皆様方、お三方にご意見をお伺いしたいと思うのですが、時間的にもうかなり押してまいりましたので、できれば、タクシー協会の方から取りまとめてお答えできますでしょうか。

それぞれ個別でもよろしければそれでも結構でございます。

どうしましょう。

○加茂委員 私、資料を持ってこなかったのですが、詳細には、この地域で何両入っているかとか、そのこのところわかりかねる部分がございますので。

○塚口委員長 それでは、事業者の方から、ご発言できたらいただけますでしょうか。

○木村委員 近江タクシーです。

当社、草津市で37台、そして、そのうちの1台が車いす2台が同時に乗れるワゴンタイプ。列車対応もできます。

当然、予約いただいて運行するわけですがけれども、電話があっても、予約が先の方から順番にということがございますので、なかなか重なる時間帯においては、ご不便掛けているというところでは。

送っていったら、また迎えにいかねばならない。そういう類の電話がいつかかってくるかわからないという状況の中で、乗務員は、その間はタクシーに乗って走っているというところですので、ちょっと時間的にずれが出てくる場合が出てきます。

そういうご不便的なものもあると思いますけれども、一日、3件くらい行ければいいかなという状況です。

○塚口委員長 ありがとうございます。

それではほかのご意見、ご質問がございましたらと思いますが、いかがでしょうか。

○中島委員 先ほどのノンステップの話になりますけれども、今後、バス導入に当たり、関係自治体ですね、国県の強力なバックアップをお願いしたいと思います。

そうすると、バスもある程度買やすいのかなど。自社で買うというのはなかなか難しいところもございますので、今言っている補助金制度が出ていますので。要望は県から来ますけれども、県に行くとも担当が違う、いや、これはうちの方と違うと、さっきおっしゃっておられた縦割り行政でなく横のつながりをちゃんとしていただいて、それはやっぱりまちづくり関係者、交通事業者等と一緒にまとめていかないと、なかなかやっていけないと思うんですわ。

その辺で今後バス事業については、やはりいろいろなバックアップをしていただきたいと思います。これはお願いしておきます。

○塚口委員長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、おおよそ予定の時間にもなっておりますのでけれども、もし、次の第2回の会議に向けて、第2回の会議にもこの課題の抽出ということですね、中心に議

論をしていくというわけでありますけれども、その第2回につなげるというような意味も含めまして、何かご提言やご意見がございましたら、承りたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、本日の草津市のバス交通の現状と課題ということにつきまして、過年度の調査結果に基づいてご説明をいただき、委員の皆様方から、それぞれの立場からご質問なりご意見をいただいたわけでありますけれども。

事務局におかれましては、こういったような課題があるんだけれども、その課題というものを、表面的に見るのではなくて、そしたら、何が本質的な問題かどうかとか、もうちょっと掘り起こしたデータ提供をしていただきまして、分析いただいて、それで、委員の皆さん方から議論をいただく方がいいかなと思います。

ちょっと難しいことを言ったかもわかりませんが、問題の本質というものをちょっとこう探ってみたいなと思いますので、多少、データの出し方も工夫して、次回の準備をしていただければと思います。

では、およそ事務局より、承っております時間になりましたので、本日はこのぐらいにさせていただきますして、今後も、皆様方から積極的なご意見をいただくということをお願いいたしまして、事務局の方に司会進行を返させていただきます。

よろしく申し上げます。

○内田産業建設部主監            ありがとうございます。

委員各位におかれましては、活発な議論をいただきましてまことにありがとうございます。

本日は、活性化再生協議会との合同会議ということで、時間の制約があり、十分に議論が尽くせなかった部分があるかと思いますが、その辺につきましては、お手元にお配りしております意見シートにて事務局へ提案をしていただきたくお願い申し上げます。

それでは、3番目のその他事項でございますが、委員各位から特にこの場でという案件はございますでしょうか。

ないようでしたら、次回の会議でございますが、分科会の単体会議ということで、3月下旬に開催をさせていただきたいと考えております。

詳しい日程につきましては、各委員調整の上、ご連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。

次回は、先ほどの委員長のお話にもありましたように、問題の本質的なデータ等も全員に渡していただきまして、ニーズ及び課題、あるいは都市計画と公共交通の連携

等、計画素案の方向検討に入りたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

皆様、本日は、長時間にわたり慎重なご審議を賜り、ありがとうございました。

本日、いただきましたご意見につきましては、今後の計画の策定において検討させていただきます。

これをもちまして閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

(午後 4 時 0 0 分閉会)

会 長 \_\_\_\_\_

委 員 \_\_\_\_\_