

第14回 草津市地域公共交通活性化再生協議会 会議録

■日時：

平成29年8月21日（月）午前10時00分～11時30分

■場所：

草津市役所8階大会議室

■出席委員：

立川委員（代理北村氏）、隠岐委員（代理角元氏）、大西委員（代理中島氏）、山田委員、野村委員、濱田委員、山田委員、中島委員（代理森氏）、山崎委員、前野委員、高田委員、道久委員、芝委員（代理上原氏）、塚口委員、加藤委員、南委員、吉本委員、西委員、竹村委員、吉川委員

■欠席委員：

善利委員、石塚委員、池藤委員、卯田委員、竹中委員、吉岡委員、宮下委員、村井委員

■事務局

山本部長、打田副部長、武村課長、林参事、青木主任、田村主任

■傍聴者

1人

■随行者：

2人

1. 開会

【事務局】

ただ今から、草津市地域公共交通活性化再生協議会通常総会を開催いたします。
本総会が円滑に進みますよう、皆様の御協力のほどよろしくお願いいたします。
それでは、副会長より一言お願いいたします。

【副会長】

網形成計画というネーミングは、いくつかの地域を公共交通でうまく連携させていくことを目的としたことによるものと考えています。通り一遍の網形成計画ではなく、今後の地域性、そしてそれを支える公共交通網の維持・拡充を目指すためには、いかに公共交通ネットワークをつくるかが非常に重要になってきます。

網形成計画だけをみていると少し落ち着きが悪い、不安定なものになってしまいますので、草津市立地適正化計画や草津市版地域再生計画と連携し、コンパクトシティプラスネットワークの方針のもと、公共交通ネットワークをいかにつくっていくかということなので、隣近所がある程度見えた状態で議論いただくということになってくると思います。

昨年度からの基礎調査を踏まえ、今年度末には網形成計画が策定されるというタイトなスケジュールでありますので、皆様方から忌憚のないご意見をいただき、有用な計画になりますよう、ご協力をお願いします。

【事務局】

本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項に規定されます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項第7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ので、よろしくお願いいたします。

次に、本日の総会の成立についてご報告いたします。

本協議会の委員数は29名で、現在の出席者数は20名でございます。ご欠席の2名の方からも委任状を提出いただいております。当協議会規約第17条第1項の規定により、委員数の過半数の出席をいただいておりますことから、本総会が成立いたしますことをご報告させていただきます。

次に、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご確認ください。本日の資料は、次第、委員名簿、座席表、資料1、資料2でございます。もし、不足や乱丁、落丁等がございましたら、お申し出ください。

それでは、これより議事に入らせていただきます。

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」となっておりますが、本日は会長であります草津市副市長が不在でありますことから、当協議会規約第11条第2項の「副会長がその職務を代理する」

という規定に基づき、副会長に本日の総会の議事進行をお願いいたします。では、副会長
よろしくをお願いいたします

2. 議事

【副会長】

それでは、議事を進めさせていただきます。

(1) 草津市地域公共交通網形成計画の策定について

【副会長】

それでは、議事の1つ目の「草津市地域公共交通網形成計画の策定について」事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

<資料説明>

【副会長】

資料1について、皆様方からご意見をいただきたいと思います。本日の議論の主たる狙いは、資料1の5ページにあります3つの基本施策の中に、いくつかの施策があげられておりますので、この内容につきまして、追加や修正等についてご意見をいただければと思います。

【委員】

資料1の1ページや4ページの課題の中で、公共交通空白地という言葉がありますが、これはどの地域を指しているのかお聞きしたいと思います。タクシーも公共交通機関であり、そういう意味で、草津市内で公共交通空白地という言葉は適正なのか。草津市には複数のタクシー業者が営業しており、草津市内で空白地はありえないとタクシー業界としては考えています。

【事務局】

元々、まめバススタート時には、市内のバス停から半径300m圏内から外れたところを公共交通空白地と定義し、コミュニティバスを走らせていこうとしたため、公共交通の空白地という意味ではなく、バスの空白地という意味で使っています。

【委員】

網形成計画は平成30年度からの計画であり、バスに限らず、タクシーが運行している地域であれば、公共交通空白地という言葉は適正ではないと考えます。

【事務局】

平成21年からコミュニティバスを運行していますが、その当時からみても、路線バスの利用者数減により廃止や減便が発生しており、バスに限れば、公共交通が減ってきています。

【委員】

バスだけが公共交通機関ではなく、タクシーも公共交通機関と認定されているので、バスがなくてもタクシーで代用できる場所は、公共交通空白地ではないと言っているのです。

【事務局】

ご指摘の通り、公共交通空白地はバスに特化したものではないので、表現方法について一考させていただきます。

【副会長】

本地域公共交通活性化再生協議会においては、タクシーも公共交通の一員であることを明確にしておきたいと思います。従来、タクシーは準公共交通という呼び方もありましたが、現在は正式な意味で公共交通の一員であります。草津市だけでなく、他の地域においてもこれについては概ね合意が出来ていると思います。

その上で、バスとタクシーは若干性格づけが違っており、タクシーはドアツードアで利便性が高いものの、その分バスよりはやや割高であるというのは事実であり、路線バスやまめバスが走っている地域とそれ以外では差があるのも事実なので、単に公共交通空白地というのではなく、説明をつけていただくなど、誤解のないようにしていただきたいと思っています。

タクシーも公共交通の一員であるということは抑えた上で、納得のいく表現で記載していただきたいと思っています。

【委員】

資料1の2ページで、上位計画・関連計画との調整及び整理とありますが、上位計画である第5次草津市総合計画、都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランはすべて議会承認の案件です。当協議会は法定協議会であり、ここで決定されたことは、上位計画の一定部分をしぼることになると思いますが、当協議会に議会代表者がひとりも入っていないのは、大丈夫なのかと懸念します。

もう1点は、上位計画である草津市都市交通マスタープランは記載されているが、バス事業者は草津市総合交通戦略を指針として営業しているので、それを加えてもらわないと不親切と感じます。

【事務局】

1点目の協議会の委員の中に議会代表の方が不在の点についてのご指摘でございますが、草津市地域公共交通網形成計画につきましては、策定段階で随時議会に報告をする予定をしております。市民の代表である議会からご意見をいただきながら、計画策定を進めていくことを考えておりますので、十分フォローアップしながら、議会でご意見をいただきながら、協働でつくりあげるスタンスを進めることを考えております。

2点目の草津市総合交通戦略が上位計画の中に記載がないというご指摘であります。上位計画の中には記載はありませんが、総合交通戦略の内容も十分に勘案、包含しながら網形成計画の策定を進めてまいりますので、ご理解いただければと思います。

【委員】

それで結構です。議会との調整を十分行っていないと、議会からのクレームでひっくり返ることがあってはよろしくないのでは、慎重かつ精密にやっていただきたいと思えます。

2ページに県で策定を進めている大津湖南エリア地域公共交通網形成計画との連携について書かれています。これに直接は関連しませんが、5ページの基本施策2の施策2の対策案の中に「隣接市と連携したバス路線網の構築」が小さな字で書かれています。果たしてこういった扱いでいいのか。先日出席した大津の協議会では、草津市との連携の話は一切出てきませんでした。既存路線も栗東から草津市への路線が運行していますし、県と大津市や栗東市等との連携はもっと重要な位置を占めるのではないかと思います。交通網は1市町で簡潔する問題ではありません。ある程度広域的に問題を捉えないと逆に見誤る。むしろ、上位計画・関連計画の調整及び整理の中に大きく書くべきではないかと思います。隣接市町との協議は、事務方で密接に連携してもらわないと、事業者や市民は、縦割り行政の弊害が出るのではと心配しています。従って、小さな字で書くよりも、隣接市との協議は、より重要な位置を占めると思えます。

【事務局】

隣接市と連携したバス路線網の構築については、対策案として掲げさせていただいておりますが、県の方でも大津湖南エリア地域公共交通網形成計画の策定を進められており、草津市も参加して協議をしております。大津湖南エリアの連携もさることながら、既にまめバスは草津市、栗東市、守山市が連携を行い路線の構築を行っておりますし、更に、守山市からは既設路線の守山市への延長の要望をいただいて検討を行っている状況です。

ご指摘の通り、地域公共交通は、単体の自治体だけで取り組むべき課題の部分もありますが、広域的に隣接市や県等と連携しながら、充実を図っていくような取組みも必要ですので、基本施策の中の施策の柱建てのひとつとするかどうかを、いただいたご意見も踏まえながら事務局で検討していきたいと思えます。

現在、コンサル事業者と一緒に交通事業者や各種団体を対象にヒアリング調査を実施しているところですが、いただいたご意見の中で、ＩＣカードの導入促進については、バス事業者は複数の自治体をまたいで運行しているため、県でまとめていただかないと事業者単独での導入検討は難しいというご意見もいただいております。隣接市や県と協力しながら、交通事業者と連携した取組みも重要だと考えており、隣接市や県、交通事業者等と連携・協働しながら進めていきたいと考えております。

【副会長】

県の方で大津湖南エリア地域公共交通網形成計画を策定されていますので、そのあたりとの関係を少しご説明いただけないでしょうか。

【委員】

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画においても、市域をまたぐバス路線や、バスと鉄道との乗り継ぎは、県の広域の計画の中では大きな位置を占める必要があると考えております。

草津市の施策の並びの中での扱いがもっと大きい方がいいのではというご意見があったかと思いますが、恐らくそれは、県の計画とだぶってくる部分もあるので、市としての扱いはこういった形で整理されておられて、さらに県の計画と両方でカバーしていくと考えられているのではないかと理解しております。ご心配をいただいているように、県と市や、市同士の情報共有については、お互いに思いとしては同じ方向を見ているつもりが、全く違った具体策となってしまうということがあることではありますので、同床異夢ということがないように、情報共有を進めながら進めていきたいと思っております。

【委員】

アンケート調査や現状報告を見る限り、果たして草津市に公共交通機関としてのバス路線は必要なのか。これからの検討内容ということで、基本方針に書かれていますが、大切な税金を使って公共交通を維持していく説得力があるのかどうか、大変疑問です。公共交通事業者としては会社のプライドをかけて路線を維持したいと思っておりますが、それにも限界があります。それくらいの切迫した状態です。そうした中での網形成計画の策定であり、市民が同じ土俵にのっていただけるとありがたいと思っておりますが、このままでは、恐らく土俵に乗ってもらえないのではないかと思います。

【副会長】

すぐには答えにくい問題でもありますが、この協議会ではその必要性からみて、当面はなんとしても維持していかなければならないと思っております。必要ではないというのであればこの協議会はいらないでしょうし、当面はきちんと維持していくというのが共通の認識で

あろうと思います。

かなり厳しいご指摘をいただきましたので、事務局から一言感想めいたものでもいいのでいただけないでしょうか。

【事務局】

草津市は、全国の自治体と比べて大きく異なる点が一点ございます。全国的には人口減少社会になりつつありますが、草津市では2040年までは人口が増える状況であり、まだまだ自家用車が移動手段の中心となっていきます。しかしながら、将来的には人口が減少し、高齢化が進むことから、いずれ自動車の運転ができなくなるというマインドを市民の皆さんにわかっていることが非常に大切であると考えます。いざ車を運転できなくなった時に、どうするのか、自家用車中心の移動手段からの転換を考えていただくことが、計画策定の目的のひとつでもあります。

その上で、効果的かつ効率的に公共交通ネットワークを形成する、利便性の高い公共交通ネットワークを形成する、持続可能な公共交通ネットワークを形成するという3つのポイントを十分に踏まえて計画策定に取り組んでいきたいと考えています。

今後の草津市がどうなるかを十分見据えた中での公共交通のあり方を市民のみなさまと協働で考えていきたいと思っています。

【副会長】

先程少しお話に出ていたヒアリング結果は公表できるのでしょうか。

【事務局】

現在事業者に聞いている段階であり、精査もできていないので、今回は資料としては間に合わなかったという状況です。

【副会長】

現時点でコンサルさんの方で一言お答えいただけますでしょうか。現在調査中であれば、まとまった段階で、我々が情報として共有することは必要かとは思いますが。

【委員】

弊社にもヒアリングに起こしいただきましたが、草津市におけるバス路線の収支状況を踏まえて、網形成計画に値するあたりのお話をさせていただきましたが、双方で計画にどう反映するかはすり合わせをさせていただくことになると思います。今後のまちのあり方は、これから先非常に厳しい状況にあるのは百も承知なので、交通事業者として管理できる部分は管理していく中で、一緒にまちのあり方、公共交通のあり方を考えていきたいと思っています。

1点質問があるのですが、4ページの計画の目標の中に記載されている、「事業者の経営改善」と「効率的な行政運営」という目標はわかりかねる部分があります。

4ページから5ページをみる中で、草津市における課題と問題提起とこれからの対応は、どこも成功事例が少ない案件であるだけに、通り一遍的な施策の出し方になっているのではと事業者からは見受けられます。

今後のまちのあり方の中で、草津市は人口が増えてはいるものの、近畿圏における通勤圏の拡大という面で草津や南草津は都市圏へ通勤するのが便利であり、駅周辺の人口増加が草津市を引っ張っているものであり、現状としてバス利用者が減少しているのは、点在する地域の人口減少によるものであり、楽観視できない状況です。基本的には高齢化と人口集約があるものの、一方で、就業人口が減っているという中で、バス事業者でも、乗務員の不足が顕著にあらわれています。

それぞれの役割分担はもう少し踏み込んで、バスだけに依存するのではなく、タクシーとも併用することを踏まえた中で、もう少し踏み込んだ網形成計画が望ましいのではないかと思います。

【副会長】

「事業者の経営改善」が目標に挙げられていますが、もう少しご説明いただけないかということでございます。

【事務局】

計画の目標にあげられている、「事業者の経営改善」、「効率的な行政運営」ですが、基本方針の中で、市民・交通事業者・行政が連携、協働して公共交通ネットワークをつくるというのを踏まえ、表現が上から目線的になっているところもありますが、交通事業者としても経営努力をさせていただいており、収支面で厳しい路線であっても公共性を重視して維持していただいていることも十分承知しており、ご努力いただいていることについては感謝申し上げたいと思っております。経営改善という表現が適切ではないかもしれませんが、このあたりの表現についても、市民、事業者、行政が手を組んで、今後の公共交通ネットワークが効率的で効果的、利便性が高く、持続可能なものとなるよう取り組んでまいりたいので、表現については、事務局の方で会長及び副会長と相談しながら、考えてまいりたいと思っております。

【委員】

5ページで、基本施策1の施策3の対策案に「駅および周辺道路のバリアフリー化」があがっておりありがたいことであると思えます。現在、福祉有償運送事業を行っており、重度の車いす利用者を中心に、買い物や通院などの移動を支援しています。そういった日

常生活のサポート以外にも、他府県へ輸送することもあり、始めた当初の10年前には、ドアツードアで他府県まで行っていました。近年JRの利便性向上とソフト面でのサービス向上により電車を利用する方が増えてきています。つまり、利便性とサービスが向上すれば、重度車いす利用者でも公共交通を利用します。

基本施策の中には、バスのユニバーサル化が一言も書かれていませんが、重度の車いす利用者がバスを利用しないのは、当てにしていけないからです。いつ低床バスがくるかわからないし、バスの故障により低床バスが突然来なくなることもあります。障害者差別解消法も施行されているので、バスのユニバーサル化が進むように、一文入れていただきたい。利便性とサービスが向上することでお客様も増えると思います。重度の車いす利用者が乗車すると介助者も含めて2人乗車人数が増えることになるので、よろしくをお願いします。

【副会長】

ご指摘の点も加えていただく方向で、検討いただけますでしょうか。特に理由があって記載していないのではなく、あくまでも例としていくつかの具体策があがっているのであり、委員からの要望があれば、事務局で検討いただき適切なものは記載するというございます。

ヒアリング内容を事前に拝見しましたが、かなり突っ込んだ本音が含まれていると思うので、発言者の迷惑にならないよう、それぞれの団体にご了解を得て、差支えないものであれば結果を公表していただくことで、そこから追記できるものもあるかと思えます。差し支えないものであれば共有いただければと思います。

他にいかがでございましょうか。JRさんの方で、何か工夫されていることなどありましたら。

【委員】

障がい者の方の利用が増えているかどうかの統計がないところでございますが、県内事例ではないが、障害者団体から直接お話を聞く機会もございますので、バリアフリー化などのハード面とソフトの対策の両輪で、障害のある方もの安全に駅を利用していただけるような取組みを行っている状況です。

【副会長】

他にご発言がないようでしたら、議題2の今後のスケジュールについてご説明いただいた後に、全体を通してご意見を伺いたいと思います。

(2) 今後のスケジュールについて

【事務局】

<資料説明>

【副会長】

かなりタイトなスケジュールで進めなければいけないということですが、今後のスケジュールも含めて、全体についてご意見をいただければと思います。

利用者に近い立場から、何かご意見はございませんでしょうか。

【委員】

私どもにも、普段事業者から道路をはじめとして交通全般についての要望等をお聞きしています。スケジュールを見ると、来年の7月から計画実施となっておりますが、その後にアクションプランをつくる予定はあるのでしょうか。計画をつくっても、計画倒れになってしまうところがありますので、アクションプランで理由をつけていかないと、何のための計画かということになってしまいます。

また、公共交通部門でのIOTの推進についても、施策にあげていただければと思いますが、いかがでしょうか。

【事務局】

アクションプランについては、国の方では再編実施計画の策定が認められています。ただし、再編実施計画を作るためには、公共交通を一から再編することになり、法的な義務が発生することになるため、できなければ厳しい状況になります。今のところ再編実施計画は策定する予定はありません。アクションプランではないが、計画の内容を踏まえて実施していきたいと考えております。

IOTの推進は今後非常に重要な観点であると考えますので、計画の中で記載できる場所があれば、検討していきたいと思います。

【副会長】

計画をつくった後に、いかにそれを実施していくかは重要なことでもあります。当協議会は、網形成計画策定のためだけの協議会ではなく、当協議会の活動の一環として、網形成計画を策定するということでもあります。地域公共交通会議や当協議会で皆様方からのご意見をいただきながら継続的に合意形成を図りながら、市で最終決断していただいているわけです。当協議会で進捗管理を進めれば、それなりの効果はあるだろうと思います。当協議会を進捗管理的な機関として位置づけることでも構わないですね。

予定していた時間までもう少しありますが、他の交通事業者さんで何かありましたら。

【委員】

この計画の中でも、バスのバリアフリー化の促進は非常に重要でございますので、現在の取組みについて少しお話をさせていただきます。ソフト面については、障害者差別解消法もできたので、年に1度運転手を対象とした研修会を行っており、実技研修を行っています。

重要ではありますが、費用面では難しい部分もあるので、国の補助を活用しながら、順次低床式のバスの導入を進めている状況です。まだまだ不足しているとは思いますが、施策としては進めていますので、今後もバス協会として協力できるところは行っていきたいと思います。

【委員】

ユニバーサルデザインタクシーの導入については、国の補助を活用しながら、少しでも進めていきたいと考えています。

高齢者支援の関係では、県や県警と連携して、高齢者運転免許自主返納支援を行っています。バスについての各市町での支援はありますが、タクシーについてはなかなかないので、各市町に要請を行っているのが現状です。

【副会長】

ご意見も出尽くしたように思いますので、事務局に今後の進め方について私の方から質問をさせていただきます。

本日、いくつかの重要なご意見をいただいたので、加筆いただいた上で、網形成計画の策定を進めていただくことになるが、次の11月の協議会ではどの程度のものを資料として出すのか。

【事務局】

資料2のスケジュールに基づいて説明しますが、11月の中間報告については、ヒアリング結果、庁内調整、草津市版地域再生計画とともに人口減少と高齢化が著しい市内3地域での地元からの意見徴収を行い、それを踏まえた骨子を提示し、ご意見をいただくという流れを考えています。その後1～2月の協議会では、パブコメ実施前の素案について提示し、ご意見をいただく予定をしています。その後、パブリックコメント、意見徴収及び2箇所での開催を予定している市民説明会に望みたいと考えております。

【副会長】

従いまして、次回11月の協議会では骨子についてご意見をいただき、1～2月の協議会では網形成計画の素案についてご意見をいただくことで進めたいと思います。

本日は非常に積極的なご意見をいただきましたが、こういったご意見をいただきながら

進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

全体を通してもう一言何かご意見がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、事務局に進行をお返しします。

【事務局】

副会長議事進行いただき、ありがとうございます。また、委員のみなさまも活発なご意見をいただきまして、大変ありがとうございます。委員のみなさまのご協力によりまして、当会議が円滑に進行いたしましたことをお礼申し上げます。

その他案件といたしまして、近江鉄道株式会社さまから、本日別途お配りいただきましたバスロケーションシステムについて、ご案内いただきたいと思います。先ほどご提案にもございました公共交通の I O T の先進事例になるかと思っておりますので、ご案内方々、ご説明をよろしくお願いいたします。

3. その他

【委員】

お手元にチラシを配布させていただいております。本日の資料にもありましたように、公共交通に関する情報提供の不足が課題のひとつということバス事業者も認識する中で、今年度4月から国の支援をいただき、バスロケーションシステムを導入いたしました。バスの現在地や遅れ時間、運行状況をお持ちのスマートフォンやパソコンから閲覧できるサービスとなっています。バス待ち環境やバスの利用方法がわからない方に、少しでもわかりやすく公表していきたいということで、この4月から導入したところがございます。安心してバスをお待ちいただき、バスを利用して頂けるのではないかと考えています。

導入エリアは、近江鉄道バスの管内である東近江市より南の7市2町に導入させていただき、今まででしたら、バス停で待っているお客様がバスで既に行ってしまったかどうかわからない状況でしたが、GPSで位置情報が把握でき、バスの状況もわかるので、お客様へのサービス展開を図っております。

草津市には立命館大学さんがありますので、検案件数は、南草津駅と立命館大学が多いという状況です。バスの遅れ時間の認識ができるため、今後は限りなくバスを待っていたく環境を改善していくために使っていきたいと考えております。バスの行き先を調べれば、最寄り駅から行き先までの経路や時間、料金がわかるサービスの展開や接近情報を盛り込んでいますので、地域にお持ち帰りいただき、広めていただくことで、バス利用の促進につなげていただければと考えております。今後共ご協力をよろしくお願いいたします。

【事務局】

これもちまして、第14回草津市地域公共交通活性化再生協議会を閉会とさせていただきます。