

令和5年度 第4回 野洲市地域公共交通会議 議事要旨

日 時	令和6年2月19日(月) 14:00~14:42
場 所	コミュニティセンターやす2階 研修室1・2

- 出席委員：井上会長、福島副会長、木村委員、竹内委員、戸倉委員、清水委員、今西委員、北村委員、田中暢之委員、中西氏(野口委員代理)、辰野委員、中村委員、野村委員、松尾委員、糸委員、田中郁代委員(ZOOM参加)、加藤委員、布施委員、吉田委員、田中源吾委員、長尾委員
- 欠席委員：水野委員、永井委員、岡崎委員
- 事務局：市民部 田中次長、協働推進課 松井課長、山田、高齢福祉課 丹沢主査

○会議結果 議事

- (1) 野洲市地域公共交通計画素案に係るパブリックコメント実施結果及び一部修正について
→承認
本計画は、地域公共交通確保維持改善費補助金の補助対象であるため、修正等が必要となる際には会長と事務局が相談のうえ、修正等を行う。
- (2) 令和6年度野洲市コミュニティバスダイヤ改正の一部修正について
→承認

1. 開会

2. 挨拶

市民部長：本日は、お忙しいところご参集に感謝する。平素は、本市の地域公共交通の発展・維持に、それぞれのお立場でのご協力・ご支援に感謝する。担い手不足が全国的な課題となるなか、先日、報道で茨城県境町の自動運転(レベル2)が扱われていた。バス運行速度は20km/h程度である。自動運転のため、路上駐車をしない等の町民の協力があつての実施とのことである。このことは、自動運転導入にむけた示唆と考えている。

本日は、議事2点を予定している。本日は、会議開催により、皆さまへご意見をいただき、本市の地域公共交通をよりよきものにしたい。ご意見を願う。

会長：会議進行にあたっては、スムーズな進行になるよう、協力を願う。

3. 議事

(1)野洲市地域公共交通計画素案に係るパブリックコメント実施結果及び一部修正について

事務局：資料1、2により説明

会長：質問、意見はあるか。

委員：12月22日からのパブリックコメントでは、意見なしとの説明があつた。このことは、どのように受け止めればよいか。市民の興味・関心が薄いのか。

事務局：野洲市では、本計画と同年度に、総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画の改定にかかるパブリックコメントを実施していたが、総合計画のパブリックコメントでは意見があつたが、都市計画マスタープラン、立地適正化計画では意見はなかつた。野洲市パブリックコメント手続実施要綱に基づき、パブリックコメントを実施している。

地域公共交通計画（素案）にかかるパブリックコメントを掲載した市ホームページには、77人の閲覧があった。皆様が計画を見てどのように感じたのかはわからないが、意見提出がなかったことから、市の方向性としておかしいという指摘はなかったものと理解している。

会長：パブリックコメントが少ないのは、他地域でも同様であり、野洲市が特殊なわけではない旨をご承知おきいただきたい。先日、京都府内の自治体でも実施したところ、0件であった。地域公共交通計画は、ふわりとした記載であり、個別具体の話までの言及がないため、賛否が出にくいのではと考えている。また、地域公共交通利用者が少なく、関心が低いという、ある意味でこのまちの特徴を表しているという判断もできる。滋賀県民は、自家用車が好きであり、JR以外では地域公共交通で困っていないから意見が出ていないという判断もできる。ホームページへのアクセスがあったということは、読んだうえで意見をつける場所がなかったということではないか。「いいね」ボタンのような仕組みがなければ、評価する声は上がってこない。ホームページが閲覧されているという事実をもって、問題ないと判断されていると理解してよいのではないか。なお、個別具体の路線の改廃の際には、声があがることが想定される。

委員：国庫補助を活用する可能性を踏まえ、国から加筆指示をした箇所は、修正されている。地域間幹線系統に紐づけて地域内フィーダー系統補助を申請されるということであれば、地域間幹線系統がなくなった際には、地域内フィーダー系統への補助もあわせてなくなるということを理解いただきたい。

会長：計画において、路線の位置づけはされており、問題はないとのことである。

他に意見はあるか。本議事は、承認いただけるか。

全員：異議なしの声。

会長：野洲市地域公共交通計画については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を申請している。本計画の微修正等については、会長が事務局と協議し、提出することを承認いただけるか。

全員：異議なしの声。

会長：本議事は承認とする。本計画に沿って充実したものにしていく。また数字や日本語的表現等のブラッシュアップのうえ、提出とする。

(2) 令和6年度野洲市コミュニティバスダイヤ改正の一部修正について

事務局：資料3により説明

会長：質問、意見はあるか。正確な表記となったとのことである。本議事は、承認いただけるか。

全員：異議なしの声。

会長：本議事は承認とする。

4. その他

会長：予定の議事はこれで終了である。委員より情報共有等はないか。

今後、バスの補助金を申請していく。補助額は大きな金額ではないが、補助金は申請すればいくばくかは補助される。黒字に寄与する規模ではないが、補助を確保したうえで、更にみなさまでご支援をしていくことが望ましいと考える。金剛自動車廃業の際は、議会から「なぜ補助金を申請しなかったのか」問われた。申請には資料作成の手間がかかるため、躊躇するところもある。補助申請までは、できる限り皆様がサポートいただいて、そのあとの判断は交通事業者で判断いただければと思う。そういうふうに周りから言われていたという事実は、皆さまで共有いただきたい。

甲賀市では、西友前の「甲賀市役所」停留所がリニューアルされた。よいデザインであり、SNSで発信したところ、市内ないし近隣在住者とみられる方から評価の声があった。見た目を変える

だけでも評判が良くなる。バス待ち環境を考える際は、利用者が多いところでよいのでデザインを向上すると、利用者の満足度は上がると思われる。バス停の改善だけで利用者数が増加するものではないが、現利用者の評価を上げなければ、新規利用者は増加していかない。iPhone が普及するのと同様で、iPhone がよいわけではなく、「iPhone がいい」と周りがいうから、なんとなく Android ではなく iPhone が選択される。バスは、コミュニティバス、路線バス、JR 利用者の満足度を上げないと、自家用車利用者が「みなが言うのであれば、地域公共交通を利用しよう」とはならない。ぜひ、利用者満足度を上げることに注力いただきたい。運行便数増加は大変なので、まずは利用者の多い停留所のバス待ち環境を「待っていて私が恥ずかしくない」環境にすることが重要である。例えば私の年齢になると、マクドナルドでの時間はつぶしにくい、スターバックスでは恰好がつく。「私」がいて悲しくない空間を作っていくことが重要である。この計画を推進していく際には、「いてもいい、恥ずかしくない」空間をつくっていくことが満足度向上のヒントにつながる。

委員：ご発言の内容は、重要である。補助金をいただいて今後のバス路線維持確保につなげていくことになるが、確保維持改善事業費補助金は、いただいた後、生産性向上の取組が求められている。利用促進の取組をしていかないと、補助金は減少していく。また、交通事業者でも申請の手間が大変である。利用者がいないなかで、どのように利用促進していくか、地域で真剣に考えていただかないと、補助をいただいて終わりになってしまう。野洲市で補助金を活用することになれば、これは課せられた大きな課題になる。毎年、県では連絡会議を開いて生産性向上を協議しているが、やっているように見えて現状ではなかなか難しくできていない現状がある。そこは、この会議で皆様と議論しながら今後も考えていかないといけない。

会長：計画を策定して完成ではなく、推進が問われている。

委員：サバイバル補助をとっても、生産性向上は常についてくる。また申請事務が大変である。数値目標では、「生産性向上 1%以上」として、常に利用者数増加が求められる。市・交通事業者と一緒に考えていくことが求められる。

懸念することとして、自家用車の活用が国で言われているところである。おのりやす運行事業者は滋賀バスである。自主運行とあわせて自家用有償運行を担っていただいているが、数年先まで大丈夫か。

委員：歴史的にみると、近江鉄道と滋賀バスで半分ずつ請け負って野洲市コミュニティバスを運行してきたところ、野洲市と中主町が合併して運行拡大する際に、滋賀バス一社による運行となった。現在は、5年ごとの入札等により、運行事業者が変わっていく可能性もある。自主路線との重複箇所があるが、影響が具体的に数字で示せないことが課題である。考えられることとしては、会長の発言のとおり、野洲市コミュニティバスを住民がどのように考え、自分たちのまちを移動できるものかどうかを、バス停を例にすると、格好いいバス停があるから行ってみたい。スターバックスであれば待ってられるというなにかがある。バスでも同様に、私見であるが、例えば自動車メーカーが作ったそのままの色に、シールを張り付けて「野洲市コミュニティバスです」と示している現状があるが、本来は「野洲市のバスはこの色である。まちに溶け込んでいて、遠くから見ても野洲市のバスがちゃんと走ってくれていて、移動手段になっている。」ということが、住民が常に見ていて「ずっと走っている、いつか乗りたい」というように、イメージとして植え付けていくのも重要である。乗りたいバス、格好いい電車があり、「写真を撮りに行きたいバス」となればよい。バスは動いていてなんぼである。止まっているときのものはどうでもよい。動いて、走っているものがまちと溶け込んでいるかといったコンセプトで見てもらいたい。そうしたことを市で考えていただき、野洲市のバスはこういうものだ、と住民にアピールしながら、乗って残そうということであれば、進めていく。

税金の使い道であるので、箱ものを立てて「収支率」ということはないが、バスだけはなぜ収支率が求められるのか。どこかからお金を引っ張ってこないといけないというのではなく、市のなかの一部と考えながら移動を支えるということである。本来は事業者として採算が合ってずっと運行してきたが、時代を経て変化してきた。湖南野洲線は 71 年間運行しており、この間補助をいただいたことはなく、自力でずっとやってきた。たくさんご利用いただいた時代もあったが、平成 21 年以降は、廃止を視野に、バス台数を削減したことにより、利用者数は減少し、採算は悪化している。これに伴う人件費等経費削減のため、運行を滋賀交通の子会社である滋賀バスに任せて契約社員等を雇いながら運行している。野洲市として、このバスをどのように仕上げるか。バス停がきれいになるとか、皆が乗りたいバスを考えていただきたい。

委員：今般の地域公共交通活性化再生法改正により、地域公共交通計画と地域間幹線系統・地域内フィーダー系統補助を連動させなければならないということで、現状の補助系統を記載いただいている。今後、この幹線が必要か、引き続き考えていっていただきたい。バスは大量輸送機関であることを踏まえつつ、これまでと同様に交通事業者に任せるだけではなく、様々な交通手段を今後考えていっていただきたい。

会長：これまでは、利用者数の少ない枝葉の交通の利用促進が議論の中心であったが、時代が変わってきており、幹となる交通を支えていかないと、枝葉は残り、幹と根は枯れるということになりかねない。利用促進しなくても大丈夫、と思っている幹線にこそ、みなが知恵を出して、またリソースを割いていく必要がある。実施計画では、そうした点を十分踏まえていただきたい。鉄道も同様であり、JR がいつまでも運行すると思いきや、ローカル線は消えるかもしれない。野洲市で駅がなくなることはないと思うが、他地域では駅がなくなることもありうる。不便にならないよう、積極的な利用にむけ、バス・鉄道の接続が難しければ、パークアンドライドの活用も問題ないと思う。自家用車を適切に活用することも一つの選択肢である。その際に、自家用有償旅客運送事業として、地域の人が運転手となってみんなで支える形態もありうる。様々な方策を考えつつ、野洲市がどのように選択していくか。選択肢の中から、例えば「おのりやすを中心にする」など、ロードマップを今後みんなで考えていきたい。策定後も、本会議は続く。引き続きよろしく願う。

委員：世間では、ライドシェアが話題にあがっている。野洲市での今後の考えは決まっているか。

事務局：ライドシェアは、検討段階に入っていない。JR、バス、タクシーをなるべく利用促進しつつ、乗務員を確保していけるか。昨今では、地域公共交通の担い手だけでなく、日本全体で労働力が不足している。これまでは会社に合った人を雇ってきたが、今後は働き手を見て進めていくこともありうる。野洲市地域公共交通計画のなかでは、地域公共交通維持を掲げている。自動運転技術等の新たな方策は現実化しそうな段階で、野洲市に適合していけるか判断していくことになると思う。従って、現段階では、ライドシェアは検討段階にないと解釈している。

会長：ほかにあるか。議事進行を事務局に返す。

5. 閉会

事務局：慎重審議に感謝する。本日の会議を終了する。

以上