

令和5年度 第3回 野洲市地域公共交通会議 議事要旨

日 時	令和5年11月27日(月) 14:00~14:48
場 所	野洲市役所本館3階 第1委員会室

- 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、吉田氏(野口委員代理)、辰野委員、野村委員、松尾委員、桑委員、水野委員、田中郁代委員、加藤委員、布施委員、吉田委員、田中源吾委員、岡崎委員、長尾委員
- 欠席委員：中村委員、永井委員、
- 説明委員：高齢福祉課今在家課長、丹沢主査
- 事務局：田中次長、松井課長

○会議結果

議事

- (1) 野洲市地域公共交通計画事務局案について
→承認
- (2) 野洲市コミュニティバスのダイヤ改正案について
→承認
- (3) 高齢者移動支援モデル事業の「つれだし隊」実証実験の結果と今後について
→報告、説明

その他

- ・地域の公共交通リ・デザイン実現会議多様な関係者による共創の方向性(早急に取り組む事項)について
→説明

○詳細

1. 開会

2. 挨拶

市民部長：ご多忙中のところ、ご出席に感謝する。平素は地域公共交通発展へ、各立場よりご支援・ご協力に感謝する。今年度は、「野洲市地域公共交通計画」策定を進めている。担い手確保や利用促進が重要であると認識している。市民と一体となり、地域公共交通の利用促進に努めて参る。

本日の議事は、3点となっている。本日の会議では、皆様のご意見をいただき、野洲市の地域公共交通をより良くしていくため、忌憚のないご意見を願う。

会長：先ほどのお話にあったように、乗務員確保が難しくなっている。最悪、地域の方が地域公共交通を必要とされる場合は、乗務員をセットで住民に探してきていただくことが現実になる時代になってきた。本日の資料にあるとおり、現在様々な移動を担っていただいている方々が必死になり、運転手確保に向けた取組が見られている。こうしたことを踏まえつつ、野洲市における今後の公共交通計画について、市の特徴をとらえつつ、自分たちで実現できそうなことを皆様に議論できればと思う。

3. 議事

(1)野洲市地域公共交通計画事務局案について

事務局：資料1により説明

会長：計画書の更新箇所等を説明いただいた。質問、意見はあるか。

この目標で大丈夫か等、不安があればあわせてご発言いただきたい。目標値は、コロナ禍前への回復が基本とされている。減便された路線では、現在の便数のままであれば、1便当たり利用者数をコロナ禍前まで回復させるという考え方もありうる。

【意見・質問】

委員：現状分析と施策の関連でお尋ねをしたい。40頁に資料を追加されたとのことである。41頁には、“バスの運行における定時制確保に支障が生じている可能性”と記載がある。運転者不足があるなかで、運行遅延は労働環境悪化につながる。施策としてご検討いただいているか。

事務局：県、市の道路整備関連計画を40頁に掲載している。道路については、限られた財源のなかで、野洲市のまちづくりを踏まえた優先順位がある。その中で、慢性的に交通事業から朝・夕に交通渋滞が発生していることを図で示している。バス運行に対しては、定時運行ができないことから、バス政策を踏む野洲市全体の都市政策として、取組みとしての問題提起のうえ、道路整備計画とあわせて解決方を検討していきたい。

委員：冒頭の発言のとおり、道路整備は、都市計画のなかで上位計画があり、予算配分も難しいと推察する。現状分析は、途中で終わっていないか。県・市の道路整備計画が、野洲市のバス交通へどのように関連していくか。優先順位はあろうかと思うが、本来は、各バス路線の遅延状況と、道路整備と合わせた改善をご説明いただいたうえで、今後の道路整備計画や路線再編を施策の中でどのように考えるか、言及いただけるとよい。

委員：事務局説明を補足する。76頁の「表 野洲市が地域公共交通でめざしている姿（上位・関連計画）まとめ」に“道路ネットワークの整備”を記載している。第2次野洲市総合計画等の市関連計画で道路整備を位置付けているところである。ご発言のとおり、この計画では、道路整備を明確に施策として位置付けていないが、施策推進にあたっては、渋滞緩和等と連携して進めていく。

委員：86頁の注釈に“「滋賀バス湖南野洲線」は国庫補助活用可否を検討中”とある。これは、幹線系統にかかる国庫補助対象の各種要件をクリアしているとして、幹線化を目指していくということか。

事務局：滋賀バスが運行する湖南野洲線は、地域間幹線系統補助の活用に向けて滋賀バスと協議中である。今後の検討課題とさせていただいている。

会長：国庫補助事業は、資料作成が大変だが、なるべく申請できるように進めていただきたい。

会長：ほかにないか。本議事は、皆様のご承認事項となる。この計画書をもって、今後パブリックコメントを実施することで問題ないか。

一同：異議なしの声。

会長：本内容でパブリックコメントのうえ、意見を反映し、令和6年2月19日に予定する第4回地域公共交通会議で諮る。

なお、本計画では、現状分析がしっかりとされている。バスは、停留所別の利用状況まで掲載されている。こうしたデータをもとに“設置要望はあるが利用はされていない”停留所が可視化される。停留所や経路の必要性を再検討のうえ、利用のある停留所のサービス向上に充てるしか方法は無い。本数を増やせば利用者数は増加する。その資源をどこから持ってくるかという視点になる。今後、地元に入ってデータを見ていただき、それでも必要との声があれば「どなたが

利用されますか」という議論をしながら利用者を増加させていかねば、コミュニティバスもいつまで維持できるかわからない。うまく活用いただければと思う。

パブリックコメントの周知は、広報等を通じてご意見がいただければと思う。パブリックコメントの件数は、少ないと想定される。本計画は個別具体的話ではなく総論的な話であり、件数が少なくてもがっかりはしないでいただきたい。

(2)野洲市コミュニティバスのダイヤ改正案について

事務局：資料2～4により説明

会長：質問、意見はあるか。

利用者数回復の要因はあるか。

事務局：コロナ禍からの反動に加え、コミュニティバスの周知が市民に進んだことと推察する。

会長：利用が増え、遅延することは、よい傾向である。遅延解消のための経路変更とのことである。

私からは、今回の再編にあたり、乗務員からの聞き取りを実施されたことが良いことであると考ええる。切なる思いが聞き取られ、真摯にご対応いただいている。重要なのは、要望を聞いて再編をした後のことである。要望に基づく路線再編により新設した経路・停留所の利用状況をモニタリングし、利用のない停留所は廃止するなど、他利用者の利便性確保を願う。

本議事は、皆様のご承認事項となる。皆様からのご承認としてよいか。

一同：異議なしの声。

会長：再編のうえ、遅延解消効果等はまたこの会議にてご報告願う。

(3)高齢者移動支援モデル事業の「つれだし隊」実証実験の結果と今後について

説明員：資料5により説明

会長：質問、意見はあるか。委員のお知り合いでの利用者はいなかったか。

今回の利用者では、1人でのバス利用が難しい方との認識でよいか。

説明員：そのとおりである。

会長：既存の地域公共交通に干渉しない範囲で、市民の外出支援に寄与したと評価する。今後、利用者の伸び悩みを踏まえ、やみくもに利用対象者を拡大することのないよう、抑えていただきたい。そうした性格のサービスではなく、現在本当に困っている方向けのサービスである。

今後の運転手確保について、方策は想定しているか。

説明員：今年度事業では、運転手確保に苦慮したところである。本取組みでは、来年度以降も運営団体と連携しつつ募集を進める。

会長：乗合バス事業でも、担い手不足が深刻である。運行中の事故や怪我を考えると、責任は大きく、心理的な負担も大きい。担い手確保にむけては、部署関係なく、連携して智恵出しをできればと思う。

委員：連れ出し隊について、自動車事故発生時と、店内案内時の転倒等における責任の所在をご教示いただきたい。

説明員：車両保険、自動車保険、ボランティア保険がある。すべて、事故については総合的に対応できる。加入は運営団体が対応している。

委員：今回の応募は、本人、支援者いずれが多かったか。

参加者の男女比を教えてください。

「事業対象者」について、その内容を説明いただきたい。

説明員：応募きっかけは様々で、市広報をみた方、プランナーからの紹介等がある。

男女比は、女性 29 名、男性 4 名である。

「事業対象者」は、厚労省介護保険チェックリストに基づく該当者である。

会長：他に質問、意見はあるか。無いようなので次の議題に移る。

4. その他

委員：コミュニティバス再編について質問したい。今後野洲駅南口発着に付け替え、待機は野洲駅南口となるのか。車両待機場所の確保に懸念がある。

事務局：野洲駅南口に加え、終点側での待機もある。

委員：運転手拘束時間には、営業運行に加え、回送時間も運転時間に含まれる。野洲駅南口以外で車両を待機する場合は車両回想が必要となる。運転時間の増減は、把握しているか。

委員：現在野洲駅南口は 4 か所の車両待機場所があり、うち 2 か所を近江鉄道、1 か所を滋賀バス、1 か所をおのりやす（最大 2 車両）を使用している。今後も支障がないよう、ダイヤを組んでいる。

委員：承知した。

・地域の公共交通リ・デザイン実現会議多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

委員：追加資料「地域の公共交通リ・デザイン実現会議 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組むべき事項）について」により説明

会長：移動の課題についてこの場で議論をしているが、他部署でも移動の検討が独自に実施されることがある。スクールバス等を個別に考えるのではなく、既存の地域公共交通とあわせて一体的に考えるようにという国の方針である。

例えばスクールバスでは、昔の考え方のもとで、小学生は、4km 以内では徒歩通学が基本となっている。最近の地球温暖化の中では、地域独自に自腹で小学生送迎に取り組む事例が見られる。こうした輸送に、スクールバスではなくコミュニティバスを活用するなどの連携が求められている。

近隣にあるピエリ守山では、無料送迎バスと近江鉄道が平行して運行している。こうした無駄について、時間調整をしてスリム化しないと、早晚運転手の争奪戦になり、涙を流す自治体が出てくる。最終的には、お金を積んでも地域公共交通が運行できない状況になる。そうになると、地域住民がボランティアベースで運転手を担うなど、みなでやっていく時代がやってくる。これが苦でなければよいが、事故発生時の懸念もある。そうした視点では、現有サービス維持が必要である。補助金拠出は議会に嫌がられるが、人材に対してお金を削っていくと最終的には自分たちの不利益となる世界になっている。可能な限りの支援により、運転手の負担軽減を図ることが人材確保につながる。他市町では、運転手待遇改善に自治体が関与する動きがみられる。市町の垣根を越えて県内で持続的な雇用にむけ継続的に情報共有できればと考える。

他に無いようなので、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