

令和6年度 第1回 野洲市地域公共交通会議 議事要旨

日 時	令和6年5月30日(木) 10:05~11:21
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、田中英樹委員、戸倉委員、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、中村委員、野村委員、松尾委員、山下委員、田中郁代委員、村上氏(山路委員代理)、永井委員、井出委員、井狩委員、中塚委員

○欠席委員：岩井委員、清水委員、糸委員、布施委員、岡崎委員

○事務局：市民部 川崎次長兼課長、協働推進課 山田、高齢福祉課 今在家課長、丹沢主査

○会議結果

議事

(1) 令和5年度野洲市地域公共交通会議決算及び会計監査並びに事業報告について
→承認

(2) 令和6年度野洲市地域公共交通会議予算及び事業案について
→承認

(3) 野洲市地域公共交通計画案の修正について
→承認

本計画の修正等が必要なる際には会長と事務局が相談のうえ修正等を行う。

(4) 野洲市地域公共交通計画の進捗管理について
→承認

(5) 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について
→承認

国の申請時、修正等が必要なる際には会長と事務局が相談のうえ修正等を行う。

(6) 令和7年度地域間幹線系統補助金計画認定申請について
→承認

国の申請時、修正等が必要なる際には会長と事務局が相談のうえ修正等を行う。

(7) 令和6年度高齢者移動支援モデル事業「つれだし隊」について
→報告

1. 開会

2. 挨拶

市民部長：本日は、お忙しいところご参集にお礼申し上げます。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理解、ご協力に感謝する。本日の議事は、野洲市地域公共交通計画(案)の一部修正、地域内フィーダー系統補助、地域間幹線系統補助認定計画について審議

いただきたい。地域公共交通に関してご審議いただき、忌憚のないご意見を賜りたい。限られた時間となるが、有意義な内容となるよう願う。

会長：毎日のように報道で、バスの減便が起きている。京都市内でも、本年4月より減便となったが、6月よりさらに減便となる。また、秋にもさらに減便になると聞いている。この理由は、運転手不足である。不足分を減便で対応しても、運転手が辞めていく状況にある。この原因としては、人員不足分に対応するために減便したとしても、運行を確保するために、在職する運転手のほぼ皆が定時では帰宅できず、残業で対応する状況になっている。このため、さらに運転手の退職が増加し、減便、残業となる状況にある。こうした中では、運転手になりたい人がいなくなる、という大変な状況にある。今後は、担い手不足が、地域公共交通分野に加え、行政、製造業等でも発生する。これまでのように、市民の要望に120%対応することに希望を持たなくなる社会が来ると思われる。すなわち、できる範囲で折り合いをつけたうえで、それを受け入れざるを得ない社会が既にやってくる。ただし、滋賀県内はまだ人口が高止まりで、これから約10年後に大きく減少に転じる見込みである。向こう10年間は人口ボーナスの恩恵が受けられる地域である。アドバンテージを活かして、滋賀県及び湖南地域の将来の地域公共交通について検討できればと思う。

3. 議事

(1) 令和5年度野洲市地域公共交通会議決算及び会計監査並びに事業報告について

事務局：資料1、2により説明

会長：審議に入る前に、監査委員より「会計監査報告」を願うところであるが、委員交替のため、事務局が代理で報告を願う。

事務局：資料1 監査報告により説明。

会長：質問、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：本議事は承認とする。

(2) 令和6年度野洲市地域公共交通会議予算及び事業案について

事務局：資料3、4により説明

会長：質問、意見はあるか。

委員：令和6年度の地域内フィーダー系統補助は、予算に見込まないのか。

事務局：近江鉄道吉川線は、フィーダー系統としての継続認定について、別途議題として審議いただく。

会長：質問、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：本議事は承認とする。

(3) 野洲市地域公共交通計画案の修正について

事務局：資料5、6により説明

会長：質問、意見はあるか。事業者からコメントを願う。当初の計画（案）から変更されたことについて、説明いただけないか。

事務局：近江鉄道小浜線は、事務局の勉強不足であった。

会長：当初の記載では、近江鉄道小浜線をフィーダー系統補助対象路線として位置付けていたが、

認識の誤りであり、事業者の了解のもとで対象から外したということでよいか。

委員：そのとおりである。

会長：滋賀バス湖南野洲線を地域間幹線系統から外した件は、どうか。

委員：もともと、市より「地域間幹線系統としてはどうか、検討してほしい」との依頼をうけ、検討した結果、自主路線として継続するという結論となった。

会長：補助がなくてもやっつけていけるということか。この路線は、赤字運行ではないか。

委員：やっつけていくかどうかは当社の考え方である。現時点では、現状の形でやっつけていこうという結論となった。

会長：議事録を確認した際、もし将来的に路線廃止となった場合には、必ず市民から「なぜ補助を活用しなかったのか」と指摘をうける。それは、「事業者の判断である。現段階では、補助がなくても頑張る」ということで承知した。

委員：この路線は、70年間頑張ってきた。補助をもらっても黒字転換できるわけではない。バスの様々な業態のなかで、現状ではこのままやっつけていくということである。今後どのようにになるかは、一事業者として、予想出来たらよいが、それはその時としたい。

会長：そうした経緯を議事録として残さなければ、将来何かあったときに誤解を生じる。県内他地域でも、「なぜ今まで補助を受けていなかったのか」という発言があった。交通事業者としては減便・廃止したいという意向があった。運転手不足が話題になる前の話である。市民、議会にご理解をいただくためにも、きちんと確認をしておきたい。

他に質問、意見はあるか。計画（案）修正の手続きは、事務局で願う。

会長：本議案は、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。微修正等があれば、会長と事務局で対応することとしてよいか。

全員：異議なしの声。

会長：そのように進める。

(4)野洲市地域公共交通計画の進捗管理について

事務局：資料7により説明

会長：質問、意見はあるか。

記載が抜けている取り組み等があれば、あわせてご発言いただきたい。

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。

(5)令和7年度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：資料8により説明

会長：質問、意見はあるか。昨年度に引き続きの事業であり、大きな変更はないとのことである。

委員：フィーダー系統は生産性向上が大きく求められているものではないが「2.地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果（1）事業の目標」を達成するための取り組みは、「3.2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」の内容だけで達成が可能か。時刻表への掲載内容は、利用実態等を市民等に周知する内容とされてはいいかがか。

事務局：内容は、検討したい。

会長：質問、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：本議事は承認とする。微修正等があれば、会長と事務局で対応することとしてよいか。

全員：異議なしの声。

会長：そのように進める。

(6) 令和7年度地域間幹線系統補助金計画認定申請について

事務局：資料8により説明

会長：質問、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：本議事は承認とする。微修正等があれば、会長と事務局で対応することとしてよいか。

全員：異議なしの声。

会長：そのように進める。

(7) 令和6年度高齢者移動支援モデル事業「つれだし隊」について

担当：資料8により説明

会長：質問、意見はあるか。対象者にある「基本チェックリストで事業対象者の方」の該当者はどのようなイメージか。

担当：要支援1、2に該当するか、または、認定調査を受けず、厚生労働省の定めた25項目の基本チェックリストにより該当有無を簡易的に判定できるものを活用して、事業対象者を判断するものである。該当者は、ケアプランを地域包括支援ケアセンターのプランナーが目標を設定したうえで利用いただくことになる。

会長：地域公共交通の場面では、「介護認定は受けていないが、バス停まで歩くのがつらい」という方が見られる。制度上グレーになっている方への対応が問題となっている。こうしたサービスがあれば、望ましいと考える。

名称については、意見はなかったか。

担当：特に意見は出ておらず、浸透している。

会長：地域公共交通分野では「つれだす」という表現はあまり使わないと感じた。地域公共交通とこのサービスで事業の中身をすみわけつつ、進めていただきたい。

担い手不足がしんどくなる。担い手確保は、2分野で一緒に検討できればと思う。事業内容も車両も異なるが、「運転する」視点は一緒である。運転手確保につながればよい。また、他地域の同様の通所サービス等での運転手確保にあたってのアイデア等があればご共有いただきたい。

会長：質問、意見はあるか。本議事は、説明事項となり、承認はとらない。

4. その他

会長：次年度以降の定年退職等の見込みはどの程度か。定年により、減便の可能性はありうるか。

回答は結構である。仕方がないことであるため、自治体へ早めに説明いただければ、自治体として今後の対応を考えられる。

委員：2024年問題により、現状で20名以上の乗務員不足が生じている。「早めに」という程度が事業者として難しい。事業者として、継続的に乗務員募集をしている。減便・廃止して欲しくないという意向は十二分に認識しており、限りなく努力をしている。一方で、1年後に廃止する可能性があるが、今後数人の新規採用が進むかもしれないという淡い期待もある。悲観論で「乗務員確保は不可能」として進めるのか。事業者と行政サイドのスピード感は異なる。事業者では、3～6か月スパンでの判断となるが、行政の1～3年スパンとは合わない。今後もそうした状況の食い違いが生じる可能性はある。先ほど会長から問われている内容については、続けられるかもしれ

ないが、2024年問題は想定以上に乗務員の労働時間を定量的に減らす仕組みとなっており、これまで以上に減らす対応が必要となっている。状況を踏まえてアプローチするが、どのような移動媒体とするか、これまで以上に変わっていくのではと考える。

委員：乗務員確保については、継続的に努力している。自動車運転免許（大型二種）を持っていれば、雇用のうえ教育すれば乗務できるという安易な考えではいけない。何かことが起こると、会社の責任として管理状態を問われる。しかし、乗務中は、運転手が全責任を負い、全てを管理できる人でないと交通安全を遵守できない。現状では、徐々に運転免許所持者がいても質が低下している。事業者として、人を乗せた運転ができるかということがポイントとなる。免許を持っていれば誰でも車両を動かせるが、より快適で事故のない運転をどのようにさせるべきか。事業者として長年経営してきたなかで、質の確保を教育しても、できない人はできないし、できる人は最初からできる。できない人を教育すればできるようになるという考え方は捨てていただきたい。だから、運転手が減ってくるのである。試験をして入社させて教育しても、運転が下手な人は下手なままである。運動神経と同様であり、勘も必要になる。

運転手は不足しているが、最近になって「バス運転手がしたい」という応募が多数あった。しかし、採用レベルを下げないと採用できない段階に入ってきている。会社のなかで、やむなく訓練のうえでそこそこというところになるまで教育のうえで乗務させている。会社としては「危ない、どうしよう」ということも出てくる。運転技術に加え、バス車両の操作など、新しいバスは様々に変わってきている。社内で勉強させているが、理解できる運転手の人口が減少してきていることは確かである。路線バスは、毎日必ず運行する必要がある。運転手の病欠が出れば、皆で対応を考える。大きな予備率は持てない。乗務員の中には「会社を困らせてやろう」という人もいる。たとえ、予備率を確保して運行を確保したとしても、そこに補助は出ない。そうしたなか、事業者は、運行の対応に悩む中で、2024年問題となった。運転手に聞くと、「もっと働きたい、稼ぎたい」と言う。運転手は、労働時間の拘束13時間のうち6時間がハンドル時間で、残りは待機となるが、この時間も労働時間とみなされる。運転手は、1～2時間の待機があれば、車内で休息をとっても構わないが、国は休憩ではなく客待ち待機時間としかとってもらえない。バス車両から離れて初めて休憩（自由時間）であるという考え方である。運転手は、「そんなに疲れていない」という認識の中で乗務している。労働時間が減少すれば給与が減少する。労働時間減少に対して、同程度の給与を確保するために賃金アップを図っている。こうなると、補助金を上げていただかないと運行できなくなる。こうした中、なんとか運転手を確保しながら70年以上やってきた。ここでへこたれるわけにはいかない。今は、なんとか維持できている。

様々に申し上げたが、こうした産業がマスコミで「具合が悪い産業」のように思われている。中には、バス運転手がやりたいと来てくれる人もいる。最も若い運転手は20歳で、19歳のときに採用試験を受けている。今すぐつぶれる、廃止するということはない。皆様の力を借りながら運営していきたい。よろしく願う。

会長：財務との闘いになるが、一定の賃金があれば質のよい運転手が運行いただけるとのことである。できる限りの支援を地域としてやっていきたい。19歳の採用もあるとのことである。若い方に発信いただき「運転手を目指しませんか」ときっかけになるよう周知いただければと思う。

会長：他にあるか。

委員：資料5のとおり、近江鉄道小浜線をフィーダー系統から外す件で、新規要件で問題があったのか。

事務局：近江鉄道小浜線のフィーダー系統補助対象は、守山市内完結系統のみを申請済みとのことである。事務局では、当初、現状で野洲市内区間もフィーダー系統補助対象であり、野洲市内運行部分を本計画で申請していく必要があるという認識のもとで作成していた。現状で補助を受け

ていないのであれば、「野洲市が小浜線（錦の里～守山駅）を補助系統とする」とするのであれば申請可能とのことであったが、もともと補助対象路線でない系統の一部を補助対象とする場合は、新規要件の関係でいったん外そうという相談を運輸局と行った。

委員：ややこしいが、フィーダー系統の新規性として、今回本計画に掲載してしまうと、野洲市として現状で補助をしているとみなされてしまうとのことである。今回、近畿運輸局本局より指摘をうけた。計画なので、今後フィーダー系統と新たに位置付けていこうとするものも記載してよいものと認識していたところだが、地域間幹線系統はそれでよいが、フィーダー系統では、掲載してしまうと、既に補助が入っているという位置づけとなり、今後補助対象に加える際に新規性要件が外れてしまう。そのため、今回は計画から外すよう、本局より指示があった。地域公共交通計画とバス補助との連動化によるややこしい部分があった。

委員：資料9（地域間幹線系統補助申請書類）の8頁に、事業収支の記載がある。計画額が国への申請額である。損失額から国庫補助額を控除した1,900万円は、事業者負担100%となっている。つまり、近江鉄道としての赤字が生じていることが分かる。この系統への県市負担はない。こうした実情で運行している系統を、本当に今後幹線として継続させる必要があるのか、利用促進をどれだけ頑張る必要があるのか、数字として見える。そうした見方もしていただける。

委員：この表は、会議でも一部の方しか理解いただけていない。どの市町でもこの資料の説明はなされていない。この市町で、この系統が大事なのか、まちづくりで位置付けるべきかという視点が重要である。「なぜこの系統を残すか」という議論が重要であるが、どの会議でも議論されていない。補助ありきとなっている。みなで議論をして地域公共交通計画に位置付けるなかで、より分かりやすく説明していく必要があると考えている。

会長：民間が赤字で運行している。「赤字だからよくない」と考えるのか「赤字だが利用が多いから、必要な赤字として皆で負担しよう」と考えるか、シナリオが分かれる。現状では、民間として黒字になることはあり得ない。赤字を前提として、「何人利用しているか、どんな人が利用しているか」を見える化すると、行政として満額負担する筋道が立つ。行政の財務が「負担できない」となった場合、民間事業者が撤退することになる。民間事業者撤退に伴い、行政が単独で運行する場合に要する経費と、満額赤字を負担した場合を比較して、後者がより安価になると説明できれば、維持につながる。

委員：そのとおりと考える。

会長：1便あたりの利用者数をみながら、バスとして残すべきかという議論もある。利用状況によっては、民間事業者に撤退いただき、運転手はより収益の高い路線にシフトいただき、労働環境を改善いただく。残された路線は、地域が汗をかくのか、別の手段を採るかというシナリオになる。野洲市内で運行している路線バス、コミュニティバスを見える化し、本当にバスとして必要か、見せていかないと、運転手不足で破綻が見えてくる。利用のある路線・ない路線で同じように減便すると、誰も幸せにならない。住民は、自分が住む地域では、自分の利用有無に関わらず、他の地域と同様の便数が欲しいと要望する。そうしたときに、みえる化により説明し、納得いただいたり、利用促進につなげたりするシナリオになる。重要なことであり、ご検討いただくとともに、考え方を近隣市町にも伝えていただきたい。

会長：他にあるか。予定の議事はこれで終了である。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