

## 野洲市の地域公共交通を考える市民懇談会～どうなる移動手段～ 結果概要

日時	令和8年2月7日(土) 14:30～16:30
場所	野洲市総合防災センター2階 研修室
出席	(一般参加者) 33名 (登壇者) 龍谷大学 井上教授、近江鉄道(株)、滋賀バス(株)、近江タクシー(株)、 滋賀運輸支局、地域代表2名、野洲市(櫻本市長、都市建設部次長) (事務局) 櫻本市長、都市建設部次長、都市政策課長、都市政策課長補佐、 都市政策課課員、滋賀県交通戦略課参事

### 1. 開会

### 2. 市長挨拶

櫻本市長：週末のお忙しいなか、また寒いなか、ご参加に感謝する。本日は、野洲市の地域公共交通を考える市民懇談会であり、本市の地域公共交通について議論すべく開催した。野洲市内における移動は、大半が自家用車であり、利便性から自動車が欠かせないのが現状である。一方、高齢化で免許返納が進むなか、今だけでなく将来の公共交通の移動手段をどのように確保するか、その支援要望・ニーズが高まっているが、地域公共交通は、決して明るい状況にはない。ご存じのとおり、乗務員確保が課題であり、乗務員確保には人件費の確保が必要となる。物価高騰もあり、バス会社も苦勞している。そして、それを支える行政も負担が増大している。このように、難しい課題を多く抱えた分野である。

本日は、そうした現状を皆様とともに正しく共有し、どうあるべきかともに考えたい。本日だけで結論は出ないと思われるが、少なくとも、現状を認識し、どのような行動をとっていくことができるか、議論できればと思う。本日は、様々な情報が得られると思う。よろしくお願ひ申し上げます。

### 3. 配布物の確認

### 4. 野洲市内を運行する地域公共交通の現状と今後について

野洲市：資料1により説明

### 5. 持続ある地域公共交通を目指して

井上教授：資料2により説明(資料非公開)

### 6. パネルディスカッション

#### ○自己紹介

井上教授：登壇者には、自己紹介をお願いしたい。地域代表及び市長には、地域公共交通への思いや普段の取組みをご紹介いただきたい。

近江鉄道(株)：会社概要を紹介する。当社は、路線バスの一般乗合事業と一般貸切事業を実施している。乗合バスは、湖東・湖南エリアの3営業所で運用しており、車両約180両、乗務員約200名がいる。貸切バスは、京都を含め4営業所で車両47両、乗務員41名により事業展開をしている。野洲市では、あやめ営業所が市内のバスを運行しており、乗合62両、貸切8両、乗務員75名で運用している。本日は短時間であるが、よろしく

お願い申し上げます。

滋賀バス(株)：当社も野洲市内で路線バスを運行している会社である。平成 21 年から親会社の滋賀交通より路線バスを引き継ぎ、野洲駅から湖南市の北山台までの路線と、草津駅から湖南市までの路線を運行している。他市町では、甲賀市、湖南市でコミュニティバスを運営している。本日はよろしくお願い申し上げます。

近江タクシー(株)：当社はタクシー事業者であり、本年 4 月よりおのりやす運行を担当する。県内 4 営業所、13 市町村で乗合事業を行っている。デマンド型乗合タクシー、コミュニティバス、おのりやすのような市民バスの運行受託等、エリアにより乗合の形態は様々である。地域の皆様とともに地域の交通を支えたいという思いで事業を実施している。おのりやすも、皆様と一緒に作っていききたい。よろしくお願い申し上げます。

滋賀運輸支局：行政機関の代表として、滋賀運輸支局に勤務している。仕事は、車の車検、名義変更等の出先機関とさせていただけると分かりやすい。自動車の輸送モードであるバス、タクシー、トラックの許認可業務や船等もやっているが、海上交通は近畿運輸局本局が担う。実質的には、自動車モードの業務に携わっている。また、地域公共交通の維持にあたり、どのようなことがよいのか、関係自治体と連携を密に、助言等をさせていただいている。短時間であるが、よろしくお願い申し上げます。

地域代表 A：私は、下堤に住んでいる。近江鉄道のあやめ営業所や、めんたいパーク、あやめの里の近くである。野洲駅には、車で 15~20 分を要する。

現在 67 歳になるが、地域の人 10 数名と百歳体操を開始し、5 年目となる。そのなかで、令和 6 年 6 月に「おのりやすで野洲病院へ行ったが、帰りに乗るバスを間違えて下堤まで帰れず、総合体育館で降りることになってしまった」という話を聞いた。折角バスを利用して、嫌な思いで帰ってきた話を聞き、残念に思ったとともに、私も他の利用者也そのような失敗をしないよう、何かできないか考えた。そこで、百歳体操のメンバーでおのりやすに一度乗ってみようという提案し、遠足のような企画を立てた。当初は、「わざわざバスに乗らなくても」「平和堂に行ってどうするのか」と言う人もいたが、まずは昼食を食べて帰って来ようということで実施した。その後「あれから 1 人で野洲病院へ行った」「おのりやすに乗って自分のリハビリの先生のところに行ってみた」という話を聞き、嬉しかった。また、それと同時に、80 代になってバスを利用するのは大変だと思い、65 歳でげんきカードをもらったときに、一度利用してみても移動できるようにしなければいけないと感じた。高齢者に急に「車よりバスを使おう」と言っても、身体の不調がある人は躊躇する。そうでなく、自分の移動手段におのりやすがあるということ認識し、車からバスへ、考えを変えるきっかけ作りが大切であると感じた。市に頼むだけでなく、皆で一度おのりやすに乗って感想を言い合うことが必要ではないかと思った。

本日は、そういったことが伝えられればと思い参った。移動の行先を考えると、車を使った方がよいと思うことも多いが、時刻表を見て移動を考えることが脳トレになる。今まで好き勝手に移動してきたときとは異なる生活スタイルだが、それもよいと思えるような、歳を重ねていくなかでの時間の使い方を考えるきっかけにおのりやすがなればと思う。そして、おのりやすが皆にとって楽しい乗り物、助かる乗り物になってほしいと思っている。

地域代表 B：私は大学生であり、西河原に住んでいる。おのりやすには、「西河原二丁目」より乗車することが多い。野洲駅に行く際、親の送迎がない等、移動手段がないときに利用する。失敗談としては、野洲駅から西河原に帰る際、乗るバスを間違え最終便で総合体

育館で降りることになってしまい、冬の寒いなか歩いて帰った経験がある。知識はないが、皆様とともに野洲市のバスの将来を学び、学生の視点で考えを述べたい。

櫻本市長：私は、市長になる前、皆様と同じように、高齢者になったら行政に何とかしてほしいと思っていた。しかし、井上教授に話を聞き、地域公共交通の現状を知って考えが変わった。行政頼みでは非常に難しい現実があると感じた。ぜひともこの話を皆様に聞いていただき、同じ認識にたつて、どのように考えていくか皆で話していきたい。少しずつ不便を我慢し、地域公共交通を守っていかなければならないとご理解いただける方が少しでも増えればと思っている。

また、近江鉄道バスの永原循環線増便の話があったが、これは野洲駅北口から新病院までの路線である。現状9便であるのが、議会に認めていただくと22便まで増える案である。スタートはこの形で行うが、ご利用がなければ、当然バス会社も経営があるため減便となる。いかにこれを使うか、地域公共交通を守るかということが重要である。本日は、本市の地域公共交通を守り、そして、作っていくキックオフになればと思っている。

### ○乗務員不足

井上教授：交通事業者よりリアルな状況を伺いたい。

近江鉄道(株)：乗務員の年齢構成は、50歳以上が73%を占めており、60歳を超えると徐々に働けなくなる。人数が減っていく課題のなか、日々の運行に苦慮している。一方で、休日日数は100日であるが、120日が世間の認識であり、そこに近づけるためには、乗務員数を確保していかなければならない。

本営業所は、1年半前は最も厳しい状態にあった。乗務員が70名まで減少し、運用に苦労した。路線バスは運行していたと感じると思うが、観光バスの乗務員40名が観光バスに乗らず、路線バスに乗りながら運用し維持してきた。明るい話もあり、処遇改善効果や、当社人事部で採用特化チームを作り、今年5名の採用となった。短期的には増加したが、中長期的には、担い手不足の課題がついてまわるという状況である。

滋賀バス(株)：当社は、おのりやす、自主運行の2路線、他市コミュニティバスがある。乗務員60数名が在籍しているが、毎日の運行で50名以上の乗務員が必要となる。

路線バスは、乗務員が急な病欠になっても、休止とすることができない。朝に何かがあっても必ず走らせなければならない宿命があり、これは他社も同様に苦しいところである。バス運行がなければ、旅客からの問合せ、苦情に繋がる。このカバーのため、予備の乗務員を確保しなければ運行できない。しかし、その経費等は、自治体では見えてくれない。40名の乗務員に40名の予備をつけなければならないのかという不安がついてまわる。事務所のなかは、火の車である。

また、体調不良の乗務員は乗務させられないという厳しい決まりがある。乗務員が出勤してきても、体調不良の自己申告により、別の乗務員を充てる必要が生じる。事実上は、乗務員の人数がいても、運行には不足している状態になる。乗務員に給料をたくさん支払えば成り手が増えるかといえば、人の命を預かる仕事であるため、乗務を躊躇する人もいる。

会社発足時には、高齢乗務員の採用に特化しており、親会社の定年後の乗務員を受け入れていた。年齢分布は、当初より高齢者が多い。しかし、徐々に定年延長という社会となってくると、そうした人が集まりにくくなっている。当社では、何もしなければ乗務員不足となる。募集をかけるだけでは集まらないうえ、一定の技能が必要であ

る。乗務員の訓練をしても、上達しない人もいる。こうしたなか、なんとか乗務員を確保する施策により、運行継続を図っている。5年後どうかといわれると保証はできないが、上手く時流に乗りつつ、乗務員確保を各年で変えていく方法で取組んでいる。

近江タクシー欄：タクシー事業は、コロナ禍で全国的に乗務員が減少し、現在でも回復に至っていない。私は、以前 近江鉄道で人事をしていた。現在の応募状況は、20～30 代の応募がほとんどない。40 代が若手となる。50 代後半～60 代が、子どもの頃から夢だったからチャレンジするということで応募がある。現状の乗務員は、62%が 60 代以上であり、20～30 代は7%である。これは、全国的に同じような状況である。若者の成り手不足がこの業界の課題であり、働き方改革が必要である。昔の3Kのように、敬遠される業界となっている。採用者の6～7割は、会社でお金を出して免許取得を支援し、教育のうえ乗務してもらっている。それでも、応募は少ないのが現状である。

井上教授：不足するから募集するが、誰でも運転士になれるわけではない。プロスポーツ選手のようなものである。また、雇用の流動性が高く、転職しやすい環境でもある。そのようななかで、路線維持や地域公共交通改善の知恵出しをしたい。何かヒントになるようなことをご存じか。

滋賀運輸支局：地域公共交通の現状は、乗務員不足であり、全国で交通空白地域が増加している。この解消に向け、2025 年度から3年間を集中対策期間としている。その対策として、デマンド交通、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等、地域の実情に応じた移動手段確保へ、制度・予算面で支援している。2026 年度予算では、地域公共交通再構築（リ・デザイン）へ206 億円、令和7年度補正予算により352 億円、計558 億円の財政的支援をしている。

地域公共交通の維持・再構築は、単なる移動手段確保だけでなく、地域の暮らしそのものを支える取組みと考えている。そのためには、住民の皆様のご協力が不可欠である。月1回、週1回でも、バスに乗ってお出かけするといった行動をお示しいただくとありがたい。

櫻本市長：なかなか難しい問題である。デマンド交通は、税金投入を要する。税金投入は、当然市民の皆様のご理解が必要である。それでも、皆様が完璧に納得するものは土台無理であり、どこまでの利便性を追求するか、維持するかという話になる。市民としてどこまでは税金投入をするか、その折り合いがこれからの議論として必要であると考えている。ライドシェアは、住民主体となると、住民のご理解・参加が必要である。まずは、状況をご理解いただき、市民と議論していくことが必要と考える。

地域代表 B：乗務員不足の問題を解決するためには、まずはコミュニティバスを認知してもらうことが重要であると考えている。私は、高校生のときに初めておのりやすを知った。周囲でも利用していると聞いたことがなかった。先ほど、運行状況を確認できるツールがあると伺ったが、そうしたものを SNS 等で普及することで、若者にも情報を広めると、利用が拡大できるのではないかと考える。

地域代表 A：さらなる PR を行うとともに、利用者が利用した感想を言い、何が大事で何を求めるか聞いてもらうことが重要ではないかと考える。下堤は27～28 軒ほどの地域であり、バス停が1箇所であるが、100～150 軒ほどある大きな地域では3箇所もバス停があるというところもある。そこで毎回数人の利用があるのであればよいが、1地域で3バス停があっても利用がない、少ないというのを見ると、無駄であると感じた。大きな地域であっても、必要性を考える必要がある。「人口があるからバス停が複数欲しい」

ではなく、皆が乗りたいバスでなければ、財政負担がもったいない。下堤に住んでいるため、おのりやすはありがたいが、野洲駅周辺の市街地からは1,000万円もかけるのはもったいない、不要という声が挙がることも理解できる。行政からも「利用がないが、いるか」という提案が必要ではないか。住民から要望を言われるだけでなく、住民に返す場面もなければ、守るべきものを守れないのではないかと思う。また、孫の送迎は、朝が祖父、夕方が私という対応をしている。もう少し子どもへ返せるよう、バスが利用できるよう、家族や地域が考えなければ、バスは存続できないと考える。

井上教授：事業者からは、どうか。

近江鉄道㈱：路線バスの課題として、何が利用しにくいのかというと、まず1点目は、運賃が分からず、小銭の準備が煩わしい。2点目は、バス停の時刻にバスが来るのか不安。3点目は、駅まで時刻どおりに走るのか不安。そうした点は、バス事業者としても改善したいと考えている。

運賃は、バスでJR西日本のICOCA利用を可能にすることで、不安払拭に繋げている。2点目のバスが来るのかどうかという点については、バスにGPSを搭載し、スマホで検索すると何時頃にバスがバス停に来るかが分かるサービスを導入した。3点目については、朝の通勤時間帯は昼のように動けないことがあり、バスだけでは解消できないため、まずはバス利用者の確保に努めている。

滋賀バス㈱：コミュニティバスは行政主体が多いが、まちづくりの観点で考えると、野洲市については、図書館、病院、体育館、公民館等の一部としてバスがあると考えている。考え方は様々だが、私どものグループにおいて、他地域でコミュニティバスを運行するなか、各市町村の考え方が違うとそうした運営になる。

皆様が移動手段をどうしていきたいか、地域で声を挙げてまとめていくことが必要である。声を挙げていただかなければ、出来上がらない。紙に書くアンケートでなく、地域の集まりのなかで本当の声を吸い上げ、バスに反映していくことが重要であると考え。運行便数が多いのがよいのか、集落内のどこにバス停がほしいのか、野洲市のバスであるというイメージのなかで、子どもが見ても私のまちのバス、乗りたいバスであると言えるようなものを作り上げていかなければならない。そのなかで、野洲市の移動手段をどのように位置付けるか、住民が声を出し、それを行政で吸い上げ、事業者が運行していく必要があると考える。

近江タクシー㈱：先ほどの情報発信の話は、まさしくそうであると考え。当社は、13市町で乗合交通を運行している。地域公共交通利用者は自分で利用方法を調べるが、そうでない人はほとんど知らず、必要な時にしか調べない。実際には、便利なサービスがあっても知らない人が多い。そのため、若者向けの情報発信は重要である。高齢者には、デマンド交通だと予約が必要で利用が難しいこともあるため、まずは利用方法等の出前講座が必要と考える。

課題は、乗務員不足と資金不足である。便利になるのは喜ばれ、不便になるのは拒否をされる。地域公共交通維持のためには、一定の不便さが必要かもしれない。それぞれの用途に合わせ、電車、バス、タクシーをご利用いただくことが必要と考える。

井上教授：答えがすぐに出るものではないため、ヒントが得られればと思う。

==意見用紙の回収、休憩 16:02~16:10==

野洲市：市長が急な公務により退席となる。都市建設部次長が代理で登壇させていただく。

井上教授：多数の質問、意見に感謝する。時間の関係で紹介は限定させていただく。

1点目、他地域での好事例はあるか。

滋賀バス(株)：当社は、石川県野々市市で「のっティ」というバスを運行している。運賃100円で4路線を運行しており、利用者数は年々増加している。バスはまちの皆のものという認識で利用がある。なにより、運賃が100円で安い。野洲市よりもコンパクトなまちであり、住宅街のなかを回って運行している。乗継いで目的地まで移動できるというパターンである。

近江タクシー(株)：若い方で利用があるのは、日野町、竜王町で運行している「チョイソコ」である。予約に合わせてAIでルートを設定し運行している。県の懇談会で、若い方が地域の自慢として紹介していたのが印象に残っている。

滋賀運輸支局：京都市雲ヶ畑地区は、バスが山間部を1日に2～3便運行していたところ、路線廃止となった。自治体が検討の結果、定時定路線の乗合タクシーを運行することとし、自治会が赤字を負担して運行している。自治体は、小学生向けの川魚つかみ取り体験等、観光目的での利用促進等で協力している。そして、1日2便の運行を現在でも維持している。

井上教授：デマンドという話があった。デマンド交通に対する費用の質問が来ているが、いかがか。

近江タクシー(株)：デマンド交通は、米原市で平成18年より運行しているほか、県北部等で運行している。タクシーのメーターで動き、運賃をいただいたうえで、差額を行政に請求している。利用者数が多いほど行政負担が増加することが課題である。

井上教授：ドアツードアが基本であるが、利用によっては1回の移動で1人当たり8,000円を超えることもある。利用者が少ないと、単価が高くても経費は少ない。利用者が多いと、単価が安くても経費は大きくなる。

京都府伊根町では、コミュニティバスを運行していた頃から同程度の経費で2倍の利用者となっている。これは、ある程度乗車を待っていただき、複数人をまとめて輸送しているものである。

近江鉄道(株)：大型バスは50、60名程度乗車できるうえ、利用があるほど収益が高まる。おのりやすは12名乗りである。おのりやすの市民サービスは、どこを目的とするか。移動手段が確保されていれば市としてはよいのか。民間としては、収益が上がらないため減便してきたなか、バスの活性化を企図して今回新たに永原循環線の増便事業をしている。野洲市では、これまでにない規模の取組みであり、ぜひ成功させたい。

現在、当社では1kmのバス運行に600円かかる。永原循環線は、1周6kmであるため、単純計算で3,600円の経費である。運賃200円とすると、18人の利用があれば収益性が確保される。病院移転に併せ、利用いただけるようにしたい。

井上教授：民間にとっては黒字がよいが、一方で、バスが運行されることでどのような幸せがあるとよいか考えることが必要である。

最後に、本日の感想、今後の意気込み等があれば、発言いただきたい。

地域代表A：本日の話を聞き、住民が作り上げるバス、子どもが自慢できるバスになるよう、行政とともに私たちも考えていきたいと感じた。自分の足となるよう、多少の不便はあっても守り支えていきたいという気持ちになった。こうした取組みは、コミセン毎、あるいは利用者に向けて広げていくことも重要であると感じた。

地域代表B：野洲市のコミュニティバスがどのように運営されているのか等、新たな学びが多かった。市民の一人として、将来誇れるようなバスの運営、仕組みづくりを主体的に考え

ていけるようになりたい。

野 洲 市：本日はご参加に感謝する。本市では、令和9年3月に向けたバス再編を検討しており、先日2月2日の野洲市地域公共交通で協議した。再編案は、今後各自治体で話したい。地域公共交通は、基本的に大量輸送をいただいている滋賀バス、近江鉄道バスを積極的に活用しつつ、隙間をコミュニティバスで補完するのが市の考え方であり、連携を上手くしていきたい。また、乗継ぎについても現在検討しているところである。まずは、バスが利用しやすいよう、検討していきたい。本日の来場者も、まずは一度利用いただき、ご意見をお寄せいただければと思う。

井 上 教 授：最後に1点、おのりやすがどこを走っているか、分かるようなことをしているかという質問があった。こちら回答いただければと思う。

野 洲 市：MOKUIK（もくいく）というツールを利用いただければ、おのりやすが現在どこを走っているか確認が可能である。

井 上 教 授：短時間のなか、ご意見・ご質問に感謝する。

## 7. 閉会

野 洲 市：今後も、市民の皆様に地域公共交通が直面している現状や課題について共通認識を図れるよう、努めて参る。そのうえで、本市の地域公共交通がよりよくなるよう、皆様とともに作り上げていきたい。

おのりやすの再編案は、受付で配布しているほか、市ホームページの令和7年度第3回野洲市地域公共交通会議のページでも掲載を予定している。今後は、本再編案の説明へ、各自治連合会に伺う予定であり、7月頃には路線確定を予定する。本日は、ご出席に感謝する。

以上