

会議録（要点筆記）

会議名	令和5年度第3回米原市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和5年11月29日（水）14時00分～16時05分
開催場所	米原市役所 本庁舎4階 会議室4A
出席者および欠席者	出席者：三星会長、田中委員、福島委員、陌間委員、宮川委員、 村田委員、北村（き）委員、村山委員、上津委員、野村委員、 松尾委員、糸委員、野口委員、土屋委員、日向委員、岡田委員 欠席者：西村副会長、川口委員、北村（真）委員、辰野委員、 事務局：自治環境課参事 礪部、自治環境課 鹿取
議題	協議事項1：乗合タクシー停留所の新設について（上野地先） 協議事項2：乗合タクシー停留所の新設について（河南地先） 協議事項3：路線バス（米原多和田線）のバス停の移設について 協議事項4：米原市地域公共交通計画 骨子案について
結論	協議事項1から3は全員賛成により承認された。 協議事項4の米原市公共交通計画については、本会議の意見を踏まえ、次回会議で継続議論する。
審議経過	<p><b>1 あいさつ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（三星会長あいさつ）</li> <li>・最近、公共交通に関して大きく二つのことがあった。一つ目は富田林市での金剛バスの撤退である。交通が移動権として、生存権と併せて捉えられるようになる中、突然の撤退に住民は大混乱になったと聞いている。</li> <li>・米原市でも何か新しいものを入れるのではなく、既存の公共交通を利用して、上手くやり繰りしていくための議論が必要である。</li> <li>・富田林市の中でも普段から交通について話し合いをしていた地域では、落ち着いて、どうすれば良いか議論ができています。一方で、そうでない地域では極端な意見がでてきている。また、行政も準備が足りておらず混乱している。</li> <li>・やはり普段から議論をしておくことが大事だと言えらる。</li> <li>・二つ目は助け合い交通についてである。白色ナンバーでのタクシー行為は認められていないが、住民同士の助け合いは公的に進めていく必要がある。しかし、関西万博に関連して議論が混乱している。</li> <li>・日経新聞の報道によるとアメリカで利用されている配車アプリ「Uber」は25%のマージンを企業側が取る仕組みになっているようであり、移動の度に海外の企業に富が流出することとなる。助け合いと新自由主義が入り混じっており、タクシー業界の反対を招いている。</li> <li>・タクシー業界やバス業界が積み上げてきた安全性を基に、何ができるか、できないか粛々と議論をしていくことが求められる。</li> </ul>

・米原市も議論をしっかりとやっていこうと思っている。

## 2 委員名簿の確認

- ・公募委員として新たに岡田委員に参画いただいた。
- ・米原市障害者福祉協会の川口委員、湖国バス株式会社の北村委員、近江タクシー株式会社の辰野委員、米原市市民部の西村委員からは欠席の連絡と委任状をいただいている。

## 3 協議事項

### (1) 協議事項1 乗合タクシー停留所の新設について（上野地先）

- ・（事務局から別添資料に基づき説明）

#### 【審議結果】

- ・（挙手全員）
- ・賛成全員のため、協議事項1は承認することに決した。

### (2) 協議事項2 乗合タクシー停留所の新設について（河南地先）

（事務局から別添資料に基づき説明）

#### 【審議結果】

- ・（挙手全員）
- ・賛成全員のため、協議事項2は承認することに決した。

### (3) 協議事項3 路線バス（米原多和田線）のバス停の移設について

（事務局から別添資料に基づき説明）

#### 【質疑・意見等】

- ・協議事項1と協議事項2の停留所では屋根がないようだが、停留所の屋根についてどのように考えているか。  
→駅前では屋根を順次設置する予定だが、それ以外の停留所では難しいところがある。ただし、既存のバス停については地域の要望に応じて考えているほか、バス停を新設する際には、待ち合いができる環境への設置を提案するなど、地域の声を優先しながら設置場所の選定を行っている。
- ・屋根については認識しており、屋根のある既存施設がある場合には活用していくとのことであった。地域の声を尊重するだけでなく、地域のやる気によっては地域の自主性を尊重する、ということも考えられるかと思う。

**【審議結果】**

- ・(挙手全員)
- ・賛成全員のため、協議事項3は承認することに決した。

**(4) 協議事項4 米原市地域公共交通計画 骨子案について**

(事務局から別添資料に基づき説明)

**【質疑・意見等】**

- ・市民アンケートのコロナ禍の影響に関する時系列が分かりにくい。コロナ禍当時の移動の状況を、今年度行ったアンケートで質問したということか。調査票の設問にはどのように記載しているのか。  
→調査票の設問では「最近の移動とコロナ禍前の移動を比較して、新型コロナウイルス感染症(コロナ禍)の影響についてお教えてください。」と記載している。
- ・「最近」という表現には幅がある。コロナ禍の間の移動とも、コロナ禍が明けた時期とも考えられる。
- ・コロナ禍における公共交通への安心感についての設問はどのように解釈すれば良いのか。  
→コロナ禍における利用人数の減少がコロナ禍前の水準まで100%回復していないことから、公共交通への不安が回復の伸び悩みに影響している可能性があると考えている。
- ・路線バスの認知度が低いのが不思議なのだが、設問ではどのように質問しているのか。  
→調査票の設問では「1. 知っている(運行時刻や運行地域も含む) 2. 知っている(名前だけ) 3. 知らない」と記載している。
- ・路線バスについては、参考資料1の21頁に記載のように、路線バスが通っている地域が少ないことも要因と考えられる。また、認知状況の低さより利用頻度が少ないことが大きな問題であり、この点も概要に加えていただきたい。  
→路線バスの認知状況が低いことは、走っている地域が限定されていることが理由と考えられる。利用頻度が少ないことが問題であるとのこと指摘があったが、計画本編にも追記する。
- ・まいちゃん号の予約時間を1時間より短くすることは考えているのか。  
→予約時間は従来30分前までであったが、運行エリアを市内全域に拡大した際に現在の1時間前までの予約に変更した。区域の拡大に伴って車両の移動距離が長くなり配車までの時間がかかることと、予約の受付や乗り合わせの決

	<p>定をオペレーターが人力で行っているためルート決定に時間がかかることがその理由となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約についてはシステム化による効率化が考えられる。車両の制約を改善するには車両を増やす必要があるという理解で良いか。</li> </ul> <p>→システムについては聴覚障害者からの要望を踏まえ、令和3年度から予約システムを導入している。しかし、電話予約がほとんどを占めることに加え、システムにもまだ効率化の余地がある中で、完全なシステム化には踏み切れていない。この点は近江タクシーとも相談し、効率的な運行方法について研究している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約システムでの予約が少ないためシステム化できないということは理解できる。その一方で、電話予約が多いのであればシステムに関わらず予約時間を短縮できるのではないか。</li> </ul> <p>→予約件数の増加や運行区域の拡大により、配車ルート決定が複雑化しておりオペレーターの負担が増している。人の手による運行ルート決定と、配車にかかる移動時間を現実的に考えた結果、現状の方法では予約時間を短縮することに限界がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用者は米原市全体からみると僅かだが、利用者目線では満足度が高い。行政として、米原市全体の視点と、少数の公共交通利用者の視点が異なってくる中で、どのように対応していこうと考えているのか。また、特に路線バス利用者の満足度は高いようだが、路線バスの改善の余地はあまりないという理解で良いか。</li> </ul> <p>→路線バスについては、採算の取れていなかった曲谷線を短縮した一方で、代替交通としてまいちゃんバスやまいちゃん号の運行を開始し、財政負担の縮小と地域の足の確保の両立を図っている。また、まいちゃん号の利用が多かった近江地域では米原多和田線の新設を行っており、利用状況に基づいて路線バスの改善を行っているところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス提供者として改善を行っているということで理解した。</li> <li>・障がい者など、自力での移動が難しい人の移動については確認できると良い。</li> </ul> <p>→市民アンケートでは障がい者手帳の保有の有無を行っている。追加でクロス集計を行いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・75歳以上の後期高齢者、身体の不自由についてもクロス集計を行ってほしい。</li> </ul> <p>→実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・米原市は福祉部局や社会福祉協議会が頑張っており、福祉有償運送の仕組みを広げていく取組を行っている。施策として福祉有償運送の周知の他に、実施できる施策がないか考えていただきたい。また、協議会と福祉部局との連携は今後の課題と考えられる。</li> </ul>
--	--

・ 6 頁から 8 頁の課題を見る中で、地域公共交通が利用されていない人への対応が見えてこない。利便性の向上も重要だが、それ以上に現在自動車を利用している人の行動変容を促す必要があるのではないかと感じている。例えば、資料 1 の 24 頁に示されている路線バスの利用者数の数字だが、1 路線で 1 日当たり 54 人という数字になっている。これではバス会社の経営は成り立たない。施策を見ても、無料イベントやモビリティマネジメントを実施してどれほど利用促進に繋がるかは分からない。また、基本方針②の地域資源の活用の中で企業による送迎車両の活用という施策があるが、どの程度の本気度をもって書かれたのかが疑問である。これは公共交通の議論を今後本気で行っていくのかどうかに関わってくると感じている。

・ 資料 1 の 31 頁をみると、公共交通対策事業費が令和 3 年度から令和 4 年度にかけて 3,600 万円ほど増加しているがなぜか。

→前提として、公共交通対策事業費は公共交通に関する事業の全てを対象とした数字である。令和 4 年度に増加した要因は大きく 2 つある。1 つ目は米原多和田線の新設に伴いバス車両を約 1,900 万円かけて購入したこと。2 つ目は約 1,200 万円かけて路線バスに交通系 IC カードの決済システムを導入したことである。いずれも単年度の一時的な経費であり、経常的な経費が増加していると誤解の生じないように説明を付記するようにする。

#### 【審議結果】

- ・ 本会議の意見を踏まえ、次回会議で再度議論する。
- ・ 質問事項がある場合には次回協議会まで事務局に送付する。

#### 4 その他

(近畿運輸局滋賀運輸支局 田中委員から別添資料に基づき情報提供)

- ・ 令和 5 年度の補正予算が決まり、「地域公共交通のり・デザインの加速化プロジェクト」が目玉となっている。
- ・ 内容は、「共創」がテーマとなっており、交通と他モードの連携に国が予算をつけて支援していくというものである。
- ・ 国土交通省だけでなく他省庁も関わって議論しているので、ホームページから議事録なども確認いただきたい。



会議の公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 傍聴者： <u> 3人</u> <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 一部公開または非公開とした理由 ( )
会議録の開 示・非開示の 別	<input checked="" type="checkbox"/> 開示 <input type="checkbox"/> 一部開示（根拠法令等： ) <input type="checkbox"/> 非開示（根拠法令等： )
全部記録の有 無	会議の全部記録 <input type="checkbox"/> 有 <input checked="" type="checkbox"/> 無 録音テープ記録 <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
担 当 課	米原市地域公共交通活性化協議会事務局 (米原市役所市民部自治環境課内 担当：鹿取)