

令和5年度  
甲賀市地域公共交通活性化協議会第2回自動車部会 議事録

---

1. 日時：令和6年1月22日（月） 15：10 ～ 16：40

2. 場所：甲賀市役所 別館101会議室

3. 出席者：委員数26名 … 出席者18名 欠席者8名

4. 総 会

① 協議事項

第1号議案 甲賀市コミュニティバス・コミュニティタクシーについて

全員承認

第2号議案 令和6年4月1日ダイヤ改正にかかる市民への意見聴取について

全員承認

第3号議案 路線の廃止について 【帝産湖南交通株】

多数承認

5. その他

6. 閉 会

## 議事の会議 概要

### 【開 会】事務局

1. あいさつ (会長)
2. 委員紹介 (座席表により省略)
3. 議 事

事務局：本日は、委員26名中18名のご出席をいただいております。

当協議会設置要綱第7条第2項に、会議の成立要件として「委員の半数以上の出席」となっており、これを満たしていることをご報告いたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

当協議会設置要綱第7条第1項の規定では、会長が議長を行うこととなっておりますことから自動車部会長により議事進行を行っていただきます。それでは、議長よろしく申し上げます。

4. 自動車部会  
協議事項

### 第1号議案 甲賀市コミュニティバス・コミュニティタクシーについて

議 長：第1号議案について説明を事務局よりお願いします。

<事務局から説明>

議 長：第1号議案について、ご意見、ご質問等あればお伺いします。

委 員：コミュニティバス路線新設のうち、池田工業団地線は、小学校通学便と兼ねるとのことである。その際、県が現在実施中の無料シャトルバスを統合することである。県シャトルバスの利用が伸びていない現状では、コミュニティバスとして運行しても、有料化される中で利用が今以上に伸びるか不安である。また、県シャトルバスは来年度にも実施するか否かでも扱いが異なる。運行開始後に、継続的な評価をしていくことが望ましい。利用増加にむけた様々な取り組みにより、草津線の利用を増やすことが重要である。コミュニティバスでは、県シャトルバスよりも停留所が減少している。工業団地と意見交換をしつつ、必要な停留所は整備いただいてはどうか。

利用の少ない路線の減便・廃止の方向性は、担い手不足もあり、仕方がない。バス廃止後にデマンド交通に置き換えるとの説明であるが、デマンド交通の増加にあたり、タクシー事業者が対応できるか。その点を踏まえると、今回のようにダイヤを決めたうえでのデマンド交通化（定時定時路線運行）が適切と考える。“好きな時間”での利用状況を一定程度集約して輸送していかないと、現在のサービス内容では250円で利用できる乗用タクシーと同様であり、今後は持続できない。折り合いをつけ、例えば数人を拾ってから病院に向かうなど、工夫せねばサービスの維持は難しい。

参考として、京都府伊根町のデマンド交通では、乗合率1.6人/便程度である。1か月分の利用実績データをみると、近隣集落から病院等に向かう便では、

5人/便が利用している。予約時に、個人の希望を聞くだけでなく、乗合になるよう個人の迎車時間を調整している。こうした調整が必要である。一方で、タクシー事業者には負担となる。仕組みを検討のうえ、タクシー事業者における調整の負担がないよう、検討していきたい。

事務局：ご指摘のとおり、平成29年度の大きな再編時にコミュニティタクシーを導入した。導入時の声は、地域公共交通計画にも一部掲載しているが、導入当初は「予約が面倒」との声が多かった一方で、定着してくると「行きたいときに利用できてよい」との声が多くなってきた。当初予算は1,800万円/年であったが、今年度は3,600万円/年を見込んでいる。利用増加に伴う経費の増加は、利用定着が要因と考える。一方で、タクシー事業者には運行に努力いただいているが、利用者からは、希望時間に利用できないとか、電話がつながらないといった声を聞いている。現行のコミュニティタクシーの枠組みを導入していけば、利用者には喜んでいただけたらと思うが、タクシー台数の制限があるなかでは、現行の形態での拡大は難しい。同時に、現行のコミュニティタクシーについても、あり方の見直しが必要な時期にきていると考える。引き続き、ご意見を参考にしながら、持続性という観点を大切にしつつ、運行事業者と検討していきたい。

委員：様々なことを考えたうえでの再編案と理解する。甲賀市では、これまでコミュニティバス・タクシーだけで移動できていたところ、鉄道を利用せざるを得ない区間があるか。県内他地域では、バス運行の大幅な再編をしたところ、再編前には学生がバスのみで通学できていたのが、再編後には鉄道とバスをあわせて利用せざるを得ず、定期代負担が増加したとの声が上がっていると聞いている。

事務局：今回の再編に伴い、ご指摘の状況が新たに発生することはない。現行では、鉄道利用促進の観点から、バスから鉄道に乗り継いでいただく路線は存在している。なお、今回の改正に伴い、バスからバスへの乗継ぎが必要な路線や、減便による利便性低下が生じる路線はある。

路線再編の趣旨は、バス事業者からの現状報告のとおり、運転士不足や労働関連法規改正に伴い、一部路線での予約制導入による運転士負担軽減を図るものである。中学生・小学生や、高校生の通学手段は、これまでコミュニティバス・タクシーをご利用いただいていたところ、サービス低下はさせないという考えのなかで、再編案を提示している。日中で利用の少ない、いわゆる“空気だけを運んでいる”便について予約制導入による効率化を図るものである。地域における今後の子どものことを考え、通学を最優先に路線を設定している。原則は説明のとおりである。ただし、雲井学区、池田団地の児童は、現在コミュニティタクシーで通学いただいているが、バスでの移動に変化するため、大きな道路まで移動していただかなければならない地点は生じるが、通学手段は確保する。

委員：利用者の視点で発言する。コミュニティバス改正スケジュールについて、JR

ダイヤ改正が3月、バスダイヤ改正が4月となっている。昨年度は、JRが改正により1分遅くなり、バスに乗り継げないことがあった。今年度は、こうした状況への対応ができるか。

事務局：同様のご意見を利用者からいただいている。昨年度は、バス事業者で若干の調整をいただく等により対応している。コミュニティバスは、JRダイヤ発表からダイヤを策定するため、同時改正が難しい。3月下旬の2週間程度は、不便をかける可能性がある。ただし、今回のダイヤ改正では、JRの運行内容が大きく変わることがないとJRプレスより拝察している。昨年度のように利用者に不便をかけることのないよう配慮したい。

委員：2月15日自動車部会での承認後に運輸局へ許認可申請と想定する。必要な書類は、事前のチェックを含め、ご相談いただきたい。

事務局：承知した。

議長：他に意見もないようですので、第1号議案について、承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

議長：第1号議案は、承認されました。

## 第2号議案 令和6年4月1日ダイヤ改正にかかる市民への意見聴取について

議長：第2号議案について説明を事務局よりお願いします。

<事務局から説明>

議長：第2号議案について、ご意見、ご質問等あればお伺いします。

委員：パブリックコメントのような形態で市ホームページに掲載すると拝察する。運転士不足や2024年問題が根底にあって、こうしたダイヤ改正につながっていると拝察するが、一般の人にはピンとこない。定量的に数字を示し、今年度のダイヤ運用で法律を遵守する場合に、実際には運転士が何人程度必要であると算出いただいてはどうか。現在は、運転士に負担をかけて無理に運行いただいていると推察する。概数でよいので、そうした数字を提示いただいたうえで、必要数に対する現状の運転士の数をあわせて出していただければ、一般の人にも分かりやすいのではないかと推察する。地元説明会で、運転士不足を定量的に説明いただければ、一般の人にも理解が深まる。運転士不足は、ニュースで目にしている人もあると思うが、甲賀市の状況を説明いただければ納得しやすい。算出可能か、可能であればご検討いただきたい。

事務局：ご理解いただきやすいよう、運行事業者と協議する。ショッキングな数字になる可能性がある。

議長：他に意見もないようですので、第2号議案について、承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

議長：第2号議案は、承認されました。

### 第3号議案 路線の廃止について 【帝産湖南交通㈱】

議 長：第3号議案について説明を事務局よりお願いします。

＜事務局から説明＞

議 長：第3号議案について、ご意見、ご質問等あればお伺いします。

委 員：事情は承知したうえで、あえて申し上げる。廃止となると、4頁にあるとおり、少ないながらも現在の利用者の移動手段がなくなることを危惧する。代替手段は導入しうるのか。

事務局：当該路線は、石山寺駅方面まで輸送する機能があったところ、現在は利用者が少ないとのことである。信楽～石山方面への移動は、コミュニティバス朝宮線により京阪石山駅まで移動できる。その他代替手段については、運行時間が往路は6時台、復路が17時・19時台で、この内容に全くあわせることは難しいが、コミュニティバス新路線の雲井国道線の利用により、朝は五本松まで子どもとの同乗にはなるが、7時30分頃に信楽駅から五本松に到着できるよう検討中である。ただし、夏季休暇中は運休の予定である。

コミュニティタクシー信楽宮町エリアでは、五本松、黄瀬に停留所があることから、信楽高原鐵道雲井駅等で乗り継いでいただければ、移動自体は可能である。

議 長：他に意見もないようですので、第3号議案について、承認いただける方は挙手をお願いします。

(挙手多数)

議 長：第3号議案は、承認されました。

#### 5. その他

議 長：全ての議題について終了しましたが、その他意見等あればお伺いします。

委 員：地域公共交通計画を推進するにあたり、運転士不足について本気で取り組まねばならない。バス事業者から説明のあったとおり、3年後にバスがなくなると慌てても間に合わない。今から、運転士雇用を考えなければ、きわめて厳しい状況にある。運転士不足の要因は複合的でよくわからない状況がある。給与の安さが要因であれば、補助額の増額で対応できる。業務がづらいことが要因であれば、運行負担軽減を図る必要がある。これまで補助金頼みで運行してきたため、事業者における経費削減のなかで運転士の人件費も下がってきた。今後は、例えばフルタイムでなくてもよいので、4～5時間程度の勤務時間の職員（副業可）を市で直接雇用することまで考えなければならない。なお、直営での運行は、来年度より大阪府寝屋川市で実施するとのことであるが、その場合は利用者等からの要望がより厳しくなると想定され、あまり望ましいとは考え

ていない。

教職は、運転士と同様に労働環境がよろしくないといわれるが、まだ就職希望者がいる。働き方が想像できるから、内容が大変でもなり手がいると言える。運転士の仕事は、学生が想像できていない。昨日「バス運転士魅力発信イベント バスええやん！バスどらフェス in 京都（一般社団法人京都府バス協会主催）」を開催したところ、メディアより「朝から晩まで運転するからしんどいですよね」と誤解に基づく発言があった。正しい情報を伝えていく必要がある。運転士の魅力として、拘束時間が過ぎれば仕事が終わる。これは、残業が発生する事務系の仕事とは異なる。こうした魅力を発信することが重要である。エリア全体で、この業界で働くことが想像できるようイベント等による情報発信を進めることが重要である。運輸局からは、こうしたノウハウを自治体に卸していただきたい。

事務局：関係者で協議していきたい。昨日、ある地域で本ダイヤ改正内容を説明した。住民からは、減便で市の負担は年3億円が少しでも軽減されるのか、と質問があった。回答として、人件費や燃料費を考えると、削減は難しいと思う旨を回答している。市として、できる限りのことであるが、市民利便性を確保しつつ、事故が発生しそうな細街路での運行で旅客利便性を大きく損ねない範囲では、大きな道への経路変更等の改善を進めている。市と交通事業者で一体となって進めていく。

## 6. 閉 会