

審議会等会議録様式

第28回草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

平成27年1月14日（水）14時00分～

■場所：

草津市役所 2階特大会議室

■出席委員：

横幕委員（代理北村）、大西委員、山田委員、辰野委員、加茂委員、西蔵委員、小林委員、
福田委員、後藤委員（代理田中）、古川委員、饗庭委員、村林委員（代理杉江）
塚口委員、中島委員（代理吉添）、金澤委員、南委員、宮下委員、辻委員、明石委員

■欠席委員：

隠岐委員、坂口委員、樋口委員、前野委員、森野委員、遠塚委員、吉岡委員、西村委員

■事務局：

川崎理事、山本副部長、松尾課長、林副参事、青木主事

■傍聴者：

なし

1. 開会

【事務局】

皆様、本日はご多忙の中、お集まりいただき誠にありがとうございます。交通政策課の松尾でございます。それでは第28回地域公共交通会議を開催します。よろしくお願いいたします。

開会にあたりまして、草津市都市計画部理事の川崎より挨拶をさせていただきます。

【川崎理事】

草津市都市計画部理事の川崎でございます。

本日は、お忙しいなか、草津市地域公共交通会議にご出席いただき、まことにありがとうございます。

さて、当会議も今年度3回目を迎え、委員の皆様方には毎回慎重なるご審議をしていただき誠にありがとうございます。前回の会議では、委員の皆様にもめバスの商店街循環線および笠縫東常盤線の路線継続についてご承認いただき、また、より多くの方々に利用していただくため、同2路線におきまして、昨年11月に運行ダイヤを見直したところでございます。本日の会議では、同2路線も含めた今後のめバスのあり方について、事務局で検討してまいりましたので、再度委員の皆様方のご意見を賜りたく考えておりますのでよろしくお願いいたします。

まことに簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。

ここで事務局から1点報告させていただきます。今回から私鉄労働組合からの委員さんが堀口様から古川様に代わられましたので、ご報告させていただきます。古川様、今後ともよろしくお願いいたします。

次第に従いまして進行させていただきますが、その前に資料の確認をさせていただきたいと思います。お手持ちの資料を確認してください。

次第、委員名簿、座席表、資料1から資料8でございます。その他滋賀県バス協会様が作成されましたお出かけマップ、11月からのダイヤ改正のために作成しためバスマップ、それとクリアホルダーの案内です。揃っていますでしょうか。もし資料が抜けていましたら事務局までお申し出ください。

それでは、会議を進めてまいります。本日の会議は、草津市地域公共交通会議設置要綱第6条第7項の規定に基づき、公開で始めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の委員のご出席は、27名中19名であり、設置要綱第6条第3項に定める過半数以上の出席を得ておりますことから、本会議は成立しておりますことをご報告申し上げます。

それでは、開会にあたり、委員長よりご挨拶をいただきたいと思います。

【委員長】

本日はお忙しいところご出席いただきありがとうございます。本日で28回目ということでかなり長い間、議論を積み重ねてきたなど感じるところであります。これまでにいろんな意見をいただき本日の開催に至っていると思うのですが、今回は、まめバスの運用について今回は執行部からかなりまとまった目標を掲げる予定であり、未永くまめバスを続けていくという方針を見出す予定であります。そういった意味では非常に重要な会議になると思います。皆様から忌憚のないご意見等をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【事務局】

どうもありがとうございました。

それでは、これより委員長に議事の進行をお願いいたします。委員長よろしくお願ひします。

2. 検討事項

【委員長】

それでは議事に入らせていただきます。

1番目の議事につきましては、「平成26年度のみめバス運行状況について」資料の1から6を事務局より説明をお願いします。

【事務局】

お配りした資料について説明させていただきます。

資料1をご覧ください。

こちらはまめバスの乗車状況となっております。

昨年10月から本格運行となり今年の9月で1年が経ちました。1年間で98,934の方に乗車いただき、本格運行前の平成24年度は6路線で93,257の方にご利用いただいておりますので、およそ5,000人ほど多く乗車いただいたところであります。

また、今年の10月から12月までの利用状況を資料下に記載しておりますが、11月の利用者数については、黒く網かけになっております。これは商店街循環線と笠縫東常盤線について、さらに利用していただけるよう今年の11月に路線改編を行ったところであります。その他の4路線については現在のダイヤ通りの運行となっております。細かな変更点については、資料5で説明させていただきますが、まめバスの利用者数についてかなり減っている印象を受けます。利用者が多い夏場と比べるとかなり減少したように見えますが、商店街循環線の昨年度の11月の利用者数は488名であったのに対し、今年度の11月の利用者数は440名になっているということで、若干の減であります。ダイヤ改正をする

ことにより最初は一時的に利用者が減ることもあります。なお、各バス会社様に 12 月の利用状況をお伺いしたところ 11 月よりも利用者数は増えているという報告を聞いております。

栗東市とジョイント運行しております宅屋線および大宝循環線については、最初の頃は宅屋線で 600 名、大宝循環線では 800 名程度の利用でありましたが、運行を重ねていくことで 2 路線とも約 200 名ほどの利用者が増えています。これもジョイントバスが市民の皆様の生活に馴染みつつあるのかなと思います。

次に、これまで共交通会議でも議論していただいておりました収支率についてですが、昨年 1 年間で運行していた経費と今年の 10 月からの経費を比較しますと、各路線の運行にかかる経費が前年よりも高くなってきているため各路線の収支率が下がっているところがあります。この収支率についてですが、2 つ目の議題にも関わってきますので、後ほど説明させていただきます。

資料 2 をご覧ください。

往復割引券の利用状況であります。各路線の利用状況等を見ましても、利用率も安定してきており、路線によって通勤、通院で使われたり、買い物に使われたりと用途が様々となっております。栗東市とのジョイント運行をしている大宝循環線、宅屋線については、栗東市で実施されている乗り継ぎ割引券を利用されている方もおられますので他の路線に比べて利用者が少ない状況であります。全体として利用者の 3 人に 1 人が往復割引券を利用されているという状況ですので今後も引き続き実施していきたいと考えております。

資料 3 をご覧ください。

1 日平均乗車数、1 便平均乗車数を示しております。

10 月から 9 月の 1 年間の合計欄で各路線の 1 便当りの利用者数を見ますと、3 名を超えている路線が 5 路線、商店街循環線は 1 便当り 2 名の利用が見られているということがわかりました。ダイヤ改正をした商店街循環線と笠縫東常盤線について、今後の経過を見てからの判断になってくるのですが、ダイヤ改正をしたことによりどのような効果が見られたか比較をしていきたいと考えております。

資料 4 をご覧ください。

数字が小さくなってしまい大変申し訳ありませんが、各路線の空車割合を示しているものになっております。数字が見にくくなっておりますため口頭で申しあげますと、10 月から 9 月までの空車割合では、商店街循環線が 16.3%、草津駅医大線が 0.6%、山田線が 0.9%、笠縫東常盤線が 4.3%、宅屋線が 9.4%、大宝循環線は 9.0%となっており、商店街循環線と栗東市とのジョイント運行路線が 1 割前後の空車となっております。

どの時間帯が少ないか、ダイヤ改正などはどうしたのかが記載している資料が資料 5 になります。

資料 5 をご覧ください。

商店街循環線を見ていただきますと、ダイヤ改正前後で各時間ごとの利用者平均数を記載しております。ダイヤ改正後欄に記載している黒い網かけ部分については、ダイヤ改正をしていない箇所であり、その他の白い箇所については、11 月にダイヤ改正をした時間帯となっております。例えば、商店街循環線の 1 便目はこれまで 7 時 20 分でしたが、7 時 35

分に改正しているというのが上下見比べていただきますとわかるようになっております。笠縫東常盤線も同様にダイヤ改正前後で比較が出来るようになっております。こちらダイヤを改正したばかりですので比較しにくくなっているのですが、11月よりも12月の利用者数が全体的に増えておりましたので、この数値も若干ではありますが増えてくると考えております。

続きまして資料6の説明をさせていただきます。

こちらは平成24年から実施しております回数券の利用状況になります。平成24年は全体の収入の1/3が回数券でしたが、昨年は全体の収入の約4割が回数券での収入となっており、回数券の利用割合が増えている状況を表しています。こちら往復割引券に続き、今後も継続して実施していきたいと考えております。

資料1から6については事務局からは以上でございます。委員長、議事進行のほど、よろしく願いいたします。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

平成26年度のみめバス運行状況について事務局から説明がありましたが、委員の皆様よりご意見、ご質問がございましたらお受けいたします。

ございませんでしょうか。また、後ほどご意見をお伺いしますので、その時に発言していただいても結構ですので、よろしく願いいたします。議事を進めます。2番目の議事があります「今後のみめバス運行について」、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

今後のみめバスの運用について資料に基づき説明いたします。

資料7をご覧ください。

みめバスの運用について、運行目的は公共交通ネットワークの確立、公共交通の空白地や不便地の解消、交通弱者等の生活交通手段の確保、地域間交流の拡大ということを目的として運行をしており、運行方針については、地域に根付いたバスになるよう地域に愛されたバスになるよう運用をしているところであります。

一方で、維持していくために公金を用いて運行しておりますことから一定の基準を設け、基準に満たない路線については路線の休止を行っていくということで取り組んでまいりました。

2ページをご覧ください。これまでの経緯についてまとめたものでございます。今年度になって商店街循環線、笠縫東常盤線の2路線については、休止を検討するとして、昨年の春に公共交通会議で諮らせていただきました。報告を行ったところ、利用者の立場を考えるべき、ダイヤ改正などを行う、利用促進を行うべきとの意見をいただき休止は時期尚早であるとのことでした。また、笠縫東常盤線が休止になると、ジョイント運行をしている上笠平井循環線(近江鉄道株による運行)も廃止となり、ますます公共交通空白地・不便地が

拡大するということを踏まえまして、当初の方針を見直し、補正予算を計上して運行を継続したところでございます。また、継続していくにあたり、目標収支率の設定などの課題について変更が必要ではないかと委員の方からのご意見もありましたので、検討内容についてご説明させていただきます。

3 ページをご覧ください。

路線継続基準の見直しについてですが、これまでは収支率という数値を目標値にしておりましたが、収支率という数字が分かりづらいという意見をいただいております、当会議でご提案がありました利用者数に変更をたく考えております。

利用者数と言いましても、どの数字にすればよいかという問題が出てきますが、本格運行 1 年目の年間利用者数を目標利用者数にすればどうかと判断したところであります。本格運行 1 年目の利用者数は社会実験の時よりも多く利用されていることから目標値としては不適切ではないと考えており、より分かりやすくするために 1 便あたりの利用者数をこのように明示すればどうかと考えております。

運行継続の判断については、前回の公共交通会議で本格運行 1 年目で廃止休止の議論をするのかという意見が出ておりましたので、3 年を 1 クールとして考え、3 年のうち 1 回でも目標利用者数を越えれば次クールに継続して運行するという考え方であります。

5 ページを見ていただきますと、説明させていただきましたものが図表化しております。A というのが目標値で赤線は目標利用者数を超えているので 4 年目まで継続するということとなります。1 年目で利用者が増えなかった場合、ダイヤ改正、啓発を行い、利用者数を確保しようとするものであります。2 年連続で利用者が増えなかった場合、ダイヤ改正や路線改編を行い、より多くの方に乗っていただけるような策を考えてまいりたいと思います。ただし、3 年連続で減少する路線については、休止および代替策に移行していく考えであり、少しでもまめバスが継続していくように、現在の利用者数を超えていくような運用をしたいと考えております。

具体的な数値については、6 ページでございます。商店街循環線であれば、目標利用者数が 7,130 人となり、毎年頑張っって増やしていきたいと思っております。当然、このダイヤ改正や啓発などについては委員の皆様へ報告し、この会議の中でいろいろな策を練っていただき、策を基に展開していきたいと考えております。社会変化などありましたら、会議の中で目標値の見直しなどをしていければと思っております。

7 ページについては、他市の事例として岐阜市を参考といたしました。岐阜市では目標値は収支率ですが、運行については、3 年間で 1 クールとして運行していき、生活交通の確保に向け検討されているところであります。

以上、「今後のまめバスの運用について」事務局からは以上です。

【委員長】

ただいま事務局から今後のまめバスの運用について、これまで目標として掲げていた目標収支率が市民にとって分かりづらいといったこともあり、目標利用者数へと転換を図るということですが、委員の皆様、ただいまの説明を受けて何かございますでしょ

うか。

【委員】

とにかく草津市が公共交通を維持していくことにきちっと取り組んでいくという声明をされたところに感謝申し上げます。これまで議論をしてきて、以前は事業費などのお金の話が出てきており、市民の目線に立って考えてないのではと思えるところもありましたが、今回の話を聞いて、市民目線になり、利用してくださいと市が考えてもらっているのではないかなと感じております。3年を1クールにするということですが、確実にわれわれ全員が3つ年をとり、草津市の年代なども変わります。そういった中で、3年を1クールとして考えていくというのは、草津市行政全体の1つの指標になるのではと考えます。なぜ利用者が減ったのか、なぜ増えたのかを分析し、減った理由は高齢者割合が減ったからだなど導き出せるのではないかと思います。こういう市の動きを市民の方に分かりやすく説明するのに目標値の変更についても良いことだと思いますが、大事なのはここからどう周知をしていくのかを考えてもらいたいと思います。

【事務局】

今後の会議でご承認いただければ、草津広報などで広く周知することや、バス車内などへの掲載も考えております。これまでの広報は、まめバス特集号として配布し、一部脅迫にも受け取られるような広報となり、利用者の方からもお叱りを受けたところでもあります。周知の方法について、まだ決まったわけではありませんが、公共交通について理解を示してもらえそうな内容にし、バスに乗ることでまめバスが存続していくということを広報していきたいと思っております。

収支率についてですが、これまでの公共交通会議の中で委員の皆様からご意見を頂戴しておりましたのも1つの要因であるのですが、加えて全国的にバス事業の運行経費が高くなっているということもあり、利用者は変わらずとも経費はかさんでいくと必然的に収支率が落ちるということで、その収支率を目標値にするということは厳しいのではないかと考えたため目標値の転換を考えたところでもあります。

【委員】

お金の話に戻るのですが、なんらかの形で支援したいと考えており、広告収入や事業所の広報誌、機関紙、掲示板などで公共交通の重要性を訴えることを実施しています。まめバスの音声ガイドに応援メッセージなどを出すことができないかという話も考えております。事業者や個人からの応援基金を募るような手法を検討していただくのも1つかなと感じますがいかがでしょうか。

【事務局】

運行当初、まめバス応援団として商店街の店舗などから応援団に参加したいというご意見があったということを聞いております。当時は社会実験でしたので、実験が終わり、その路線が無くなる可能性もあったので、うかつに「じゃあ協力してしましよう」と言えなかった経緯もあったようです。今後、継続していく中でそのような連携をとって進めていくということについては、是非ともしていきたいと考えております。周知については、いろいろと考えてしていきたいと考えております。

【委員】

今日はどの路線をなくすのかと思って来させていただいたのですが、収支率を乗車人数に変えるということについて単純に収支率から乗車人数へと言葉を置き換えただけなのではと思うのですが。利用者数を増やそうとするにはどのようにすれば利用者が増えるかと考えているのか教えてもらいたい。

【事務局】

利用者数を増やすための具体的内容はまだ決めていないのですが、割引サービスを展開して、利用者数を増やすような施策を展開したいと考えております。また利用しやすくなるようバス停を増やすとかサービス面と施策面でも検討したいと考えております。今、優先的に進めて行きたいと考えているのは買い物サービスを考えており、業務提携を図り宣伝をなど行うことを進めていきたいと思っております。

【委員長】

今、ご質問の中で、収支率を利用者数に置き換えただけではないかというお話がありましたが、事務局の説明のほかにもう 1 つ評価の方法が変わったと思っております。収支率の場合は、50%の収支率を最終的な目標を掲げ、当面の間は到達できる目標値ではないので半分の 25%を目標値としました。これが各路線によって厳しい路線とそうではない路線と路線によって差が出てきておりました。今回は、利用者数に変更して 1 年間の実績値を目標値にすることで現実味が帯び、あと少し利用すれば目標達成に近づく、到達可能な目標値に設定することは評価できるのかなと思っております。

【委員】

市の福祉部局では高齢者、障がい者への福祉の推進ということで進めており、今回、介護保険制度が大きく変わるあたり、高齢者の意見の吸い上げのため地域の中に出向いているのですが、その中で、高齢者の方がまめバスに乗りたくても乗れないという意見があり、老人用の手押し車をまめバスに載せてもらえるのか不安という意見もありました。そういった利用者の不安を解消できれば、利用者も多少は変わってくるのかなと思いい発言させていただきました。

【委員】

1人の草津市民として意見を言わせていただきますと、収支率から目標利用者数への転換については前向きな意見だと感じております。ダイヤ改正について、市民の方の意見などの吸い上げなどは行われているのでしょうか。

【事務局】

ダイヤ改正についてですが、改正する前に職員がバスに乗車し、乗車された利用者の方々に意見を聞いたのですが、あるバス停で同じところに勤められてた方が4,5人乗車されました。1日中乗車していますので、片道しか利用されていないことがわかり、後日、行きも乗車されないのかと聞いたところ、「バスのダイヤが合わないのだから乗れないのです」ということをお伺いし、何分発のバスなら乗車できるかなど意見をお伺いしたところであります。改正したばかりなので、今後も見守っていきたいと思っていますし、また、委員の皆様からもこうすればよいのではという意見もお伺いしたいです。

【委員】

先ほどの老人用の手押し車についてですが、載せることは可能ですが、運転手が席を外すということは難しいと感じます。乗務員に指示すれば対応はすると思うのですが、安全対策の面で課題が残ると思います。あともう1つの問題は路線によって運行している車両が異なっており、車輻によって利用しやすい、利用しにくいという問題はあるのかなと思います。例えば、坂道で老人車を載せる時などにこけられたりした場合の対応など整理した上で、対応したいと考えています。

【委員】

収支率から利用者数に変更されるということについて、非常に良いことだなと事業者方も認識しております。収支という観点からすると、やはり経費が高くなるにつれて収支が悪くなるということとなり、路線存続も厳しくなってきます。3ヵ年計画ということですが、地域でたくさんの利用をさせていただいている地域の方からすると目標を超えて終わりではなく、更なる利用促進をしていただければと思います。今後の課題としては、現在、利用されていない方、利用しようとしているが乗れない方をどのようにして乗っていただくようにするかということを考えていかなければならないかなと思いますし、そのような施策を展開していけば利用者数が増えるのではないかなと思います。

また、地域によって高齢化率が変わってくるのではないかなと思うのですが、高齢化率を見ながら考えていくことも必要ではないかなと思います。

【事務局】

3年のうち1回超えればそれでいいのかという話でありましたが、1回超えれば終わりというわけではなく、利用促進策などを展開すべきと考えております。過去にアンケート調査をしましたが、どの路線もほぼ同じ程度、高齢者の方に乗っていただいている状況であります。また、時勢の変化などにより目標利用者数を見直す必要があった際には、目標利用者数の見直しなども図ってまいりたいと考えております。

【委員】

先ほど、運転手が運転席を離れることについて委員からお話されていましたが、スロープが下がることで運行に支障はでないかなと考えております。ただ、安全面やバス停の箇所などを皆さんと協議していこうと思っております。

【委員】

まめバスは運転手がいなければ成立しません。運転手の資質向上に向けて、利用者が安心して乗れるバスに向けて、「人を運んでいるんだ」という気持ちを持って取り組んでいただきたいですし、時刻表どおりに運行しなければならないと思い運転すると、どうしても運転が荒くなることもあるので、コミュニティバスならではのやさしい運転手になっていただきたいと思います。

【委員長】

今話をまとめさせていただきますと、まめバスの目的で掲げられていた収支率から利用者に代わることについて、委員の皆様から反対の意見等ございましたので、当会議として承認するものとし、今回、委員の皆様からいただきました意見を基に進めていただきたいと思います。

私からも一点、付け加えさせていただくとすれば、利用者数という実数をもって評価していくということになりますが、収支率というのは全面には出ませんが、市のほうで一定の収支や市の持ち出し等についてしっかりと管理して、費用対効果を検証いただきたいと思っております。

それでは、3点目の議題であります、「連節バスの導入について」事務局の方から説明をお願いします。

【事務局】

昨年の5月に開催させていただきました草津市公共交通会議および草津市公共交通活性化再生協議会において連節バスの導入についてシミュレーションを行い、シミュレーションの結果、効果があると判断すれば試走に入ることをご報告いたしました。今年度に入り、シミュレーションを行いましたので、この場でご報告させていただきます。

資料8をご覧ください。

連節バスの導入目的については、南草津駅周辺の交通渋滞の混雑解消、連節バス導入によるバス待機者の解消、公共交通機関へのイメージ向上による利用促進を考えております。

2 ページ目では、連節バスと路線バスの比較を行っております。連節バスは 18m と路線バスと比べて 7mほど大きくなっており、座席数についても乗車人数について差が出ておりますが、仕様により座席数の変更は可能であり、大量輸送も可能になります。

3 ページ目はシミュレーションの内容になります。こちらの時刻表は立命館大学に行かれる学生さんたちが乗るバスの時刻表になり、実際の発着時間で検証を行いました。1 番利用が多い時間帯として 5、6 番のバスを連節バスで走り、7、8 番のバスを廃止することでシミュレーションを行っております。

4 ページでは、周辺道路のシミュレーションを行っておりますが、各交差点ごとの滞留長を見ますと全体的に減るということが分かりました。

5 ページでは、バスを待っている人の数をグラフ化したものであり、グラフの人数は、バスに乗れなかった人、いわゆる積み残し人数を示しております。オレンジ色の線が現状であり、青色の線が連節バス導入による推移となっております。ピーク時は 108 名であったのが、18 名に減少する結果が出ております。

6 ページでは、結果を書かせていただいておりますが、シミュレーションの結果、効果があると判断いたしましたので、11 月 29 日、30 日に神姫バス(株)から連節バスを借り、試走実験を行いました。当初、委員の皆様に乗車していただくことも検討していたのですが、神姫バス(株)の運転手の方から、急ブレーキ等によりケガされた場合に保険の対応が取れないとの回答がありましたので、委員の皆様に乗っていただくという通知が出来ませんでした。誠に申し訳ありませんでした。試走実験では南草津駅から立命館大学までの様々なルートを運行し、警察関係者や道路管理者に来ていただいたのですが、様々な問題点が分かりました。現在、課題改善に向けて各関係者と協議し、道路改良の必要な箇所や本格的なルートなど導入に向けて考えているところであります。

「連節バスの導入について」の説明は以上でございます。

【委員】

周辺道路のシミュレーションで、停留する時間が減る理由などの説明をお願いしたいのですが。

【事務局】

簡単に言えば、バスの台数が減ることです。連節バス自体は長くなるのですが、連節バスが通過した後をシミュレーションしており、バスの台数が減ることにより滞留長が減るという結果になりました。

【委員】

現在、市交通政策課と協議しているところでありますが、改良する必要があると思いますのは、信号機の制御関係です。どうしてもバスが長いと、長いバスが曲がるとなると

曲がりきる時間が長くなるので、信号機の増灯が必要かなと思います。また、バスの幅が広がるため一部交差点改良もあるのかなと思っております。

【委員長】

検討される中で、信号機制御に関して、PTPS の検討などはしていただいているのでしょうか。

【委員】

検討しているところであります。PTPS 導入について、バス路線が従道路側になっており、それが若干のネックになっています。本来、主道路側にバスが通っており、PTPS により、従道路の信号を調整できるのですが、従道路側からバスが出てくるとにより、主道路を調整することになりますので、主道路を調整しますと、主道路が渋滞になるのではないかという懸念もあります。連節バスだけで PTPS 導入ということに費用対効果があるのかなといったことも踏まえ検討しているところでございます。

【委員長】

本格運行に向けて検討をしていただきたいと思います。他に意見等ございませんでしょうか。無いようでありましたら、その他案件等もありますので、事務局にお返ししようと思います。よろしくをお願いします。

3. 閉会

【事務局】

委員長ありがとうございます。委員長におかれましては議事進行の大役、誠にありがとうございます。また、委員各位におかれましては、いろんな意見をいただき本当にありがとうございます。

今回、ご審議いただきました収支率を利用者数に見直すということについて、大きな改革となり、ご承認いただきありがとうございます。

その他案件として、委員の皆様にお配りしております資料について、「お得なバス定期券小判手形」というのを近江鉄道㈱で実施されておられますので、ご説明のほどよろしくお願いします。

【委員】

「お得なバス定期券小判手形」の商品紹介となってしまう申し訳ありません。今後のまめバスの話でもありましたが、今後の運用について、バス事業者も利用促進すべきだという意見があり、事業者もいろいろな施策を展開しておりますが、繋がっていないというのが現状であります。小判手形という料金設定については、65 歳以上の方に限るといった商品であり、定期券として販売しております。この定期券を使っていただきますと、期間内に

限り近江鉄道のバス路線全線、湖国バスの全線が1乗車100円での利用が出来ます。非常に割安で利用していただけますので、広く使っていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

【事務局】

その他のパンフレットについてですが、滋賀県バス協会が作成された「おでかけマップ」は、草津駅発のおでかけマップとなっております。

また、ダイヤ改正をしました「まめバスマップ」もお配りしております。

最後に、県立しが県民芸術創造館が、今年の1月6日に草津クリアホールという名称に変わりました。利用者の方から「クリアホールに行きたい」と言われましたら文芸会館のことを指していますので、よろしくお願いいたします。

今回の会議の開催については、補助金申請がありますので5月中旬に開催させていただきたいと思います。また、連節バスについても活性化再生協議会の方を開催させていただければと思っております。詳しい日程については決まり次第、ご報告させていただきますので、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。

それではこれもちまして地域公共交通会議を終了させていただきたいと思います。ありがとうございました。