

審議会等会議録様式

第26回草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

平成26年6月13日（金）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）、隠岐委員（代理小泉）、大西委員（代理長瀬）、山田委員、辰野委員、平野委員、西蔵委員、小林委員、福田委員、後藤委員、森野委員、塚口委員、金澤委員、南委員、宮下委員、辻委員、明石委員、西村委員

■欠席委員：

坂口委員、樋口委員、加茂委員、堀口委員、饗庭委員、前野委員、村林委員、遠塚委員、吉岡委員

■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、本日は御多忙な中、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、松尾が進行させていただきます。よろしく願いいたします。開会にあたりまして川崎都市計画理事より挨拶させていただきます。

【川崎理事】

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

草津市都市計画部理事の川崎でございます。

今回で当会議も26回目を迎え、委員の皆様方には毎回慎重なる御審議をしていただき誠にありがとうございます。本日は、昨年10月から実施しております「まめバス」の本格運行後の利用状況などを報告させていただき、委員の皆様方の御意見をお伺いし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。

2. 委員自己紹介、事務局紹介

【事務局】

ありがとうございました。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 まで、それと近江鉄道さんからの別添の資料となっております。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下さい。

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、よろしくお願い致します。本日の委員の御出席は、27 名中 17 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御報告申し上げます。審議に入る前に事務局から御報告させていただきます。

当運営会議の委員委嘱期間が今年の 3 月末で満了となっていましたので、今回再度委員委嘱をさせていただきました。また、新任の方に関しても委嘱をさせていただいています。

なお委嘱状につきましては、本来ならお一人ずつにお渡しするべきでございますが、時間の関係上、誠に失礼なことだと存知ますが、席の上に並べさせていただきました。それでは委員の皆様、今後 2 年間よろしくお願い申し上げます。お手持ちの資料の 2 枚目に委員の名簿が入っておりますので、またそれを御確認いただきたいと思います。

それでは 1 番目の議案は「委員長ならびに職務代理者の選任について」でございます。本会議設置要綱第 5 条第 1 項により、委員長は委員の互選により定めると規定されておりますが、いかがお取り計らいいたしましょうか。もし、御意見が無いようでしたら、事務局より案を示させていただきますのもよろしいでしょうか。

事務局といたしましては、これまでも本会議の委員長として適切に会議を運営してくださりました、立命館大学理工学部教授の塚口委員に是非とも引き続きお願いしたいと考えております。委員の皆さんいかがでしょうか。

<<拍手・異議なしの声>>

委員の皆様のお賛同をいただきましたので、塚口委員に引き続き委員長に御就任をお願いしたいと思います。塚口委員、委員長席に移っていただきますでしょうか。

それではここで塚口委員長の就任の挨拶をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

【委員長】

長い間、この公共交通会議で委員長を務めさせていただいているわけでありましたが、これまで委員の皆様にご協力いただき進捗のため様々な面で御協力いただきました。今後も引き続き御協力のほどよろしくお願い致します。

昨今、公共交通において大変厳しい局面に陥っているところであります。解決するのが難しい問題ではありますが、可能な限り将来なんらかの形で市民に託すと、そういう観点で言えば、どれほどの市民が公共交通を利用しているのかなどいろいろな切り口で考えていかなければならないと思います。そのようないろいろな切り口で考え、まめバスを運行させていく必要がありますし、公共交通機関も同様ではないかなと思います。今後も公共交通を継続させていくのに委員の皆様から意見を頂戴したく考えておりますので、よろしくをお願いします。

<<拍手>>

【事務局】

どうもありがとうございました。続きまして職務代理者についてですが、職務代理者の選任については、本交通会議設置要綱第5条第3項よりあらかじめ委員長が指名する委員を職務代理者として選任することと規定されておりますので、委員長に御指名をお願いいたします。

【委員長】

それでは私から指名ということでございますので、僭越ではございますが御指名させていただきますと思います。

日常から公共交通について組織の中での考え及び個人としての考えをしっかり持っておられ、他市の交通事業にも広く承知されていることから近畿運輸局、滋賀運輸支局の後藤委員さんをお願いしたいと存じますが、いかがでございましょうか。

<<拍手・異議なしの声>>

【委員長】

後藤委員さんどうぞよろしくお願いします。事務局進行をお願いします。

【事務局】

それでは委員長のほうから御指名がありましたので、草津市地域公共交通会議設置要綱第5条第3項規定する職務代理者は後藤委員に決定させていただきます。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いします。

3. 検討事項

【委員長】

それではこれから議事に入りたいと思います。本日お手持ちの次第にございますように、いくつか討論議事がございますが、2番目の平成25年10月から平成26年4月までまめバス運行状態についての資料が1から6まで用意されています。この資料1から6を用いまして事務局より御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】

はい、それでは資料1から6までにつままして説明をさせていただきます。まず、資料1を御覧下さい。これが平成25年10月から平成26年4月までの乗車状況になっております。各路線で乗車数を挙げさせていただきますと、10月から4月までの平均の乗車数は月に7,880人、収支率といたしましては21.4%となっております。商店街循環線と笠縫東常盤線につまましては当市が出している目標収支率25%を大きく下回っている状況でございます。1番収支率が高いのは山田線なのですが、山田線も30%を最近きっているという状況でございます。

続きまして資料2に入りたいと思います。資料2につまましては往復割引券の集計でございます。往復割引券につまましては同じ日に、例えば山田線に乗って行くときに、運転手から割引券をもらっておいて、帰るときに運転手に割引券を見せると運賃が半額になるという券になっております。路線系統によるのですが、通勤、通学に使われている路線というのは、必ず往復されますので、高い確率で往復割引券を使用しています。山田線ないし草津駅医大線は高くなっております。笠縫東常環線と朝夕は、路線バスが昼間も走っていますので、往復割引券の使用は低いという数値になっております。

続きまして資料3を見ていただきますようお願いいたします。資料3につまましては、1日平均乗車数となっております。こちら乗車人数の多いところにつまましては、例えば山田線は、1便あたりの乗客数が一番多いので9.8人、約10人乗っておられる場合もありますが、商店街循環線のように1.8人、1便当たり1人もしくは2人という路線もございます。非常に差が大きくなっております。笠縫東常盤線につまましても2.9人と低い数字になっております。

続きまして資料4でございます。これは空車率を表すものであります。空車率といいますのは誰も乗っていない便が何便あるかというのを表しています。これは下の円の表を見ていただければわかると思うのですが、やはり以前の実証実験をしているときのような、空車率が半数近くあるというような路線は完全に無くなりましたが、商店街循環線は5分の1程度です。これはバス待ち時間が長いので、非常に乗客数が少ない時間帯があるということでございます。

次は資料5に入ります。これは路線別の平日1便あたりの平均乗客数を書かせていただいております。非常に見にくいですが、グレーの表記が一番低い乗客数の数字です。

黄色の表記は一番乗客数が多い時間を表しています。空車率が多い商店街循環線の7時20分位を見ていただくと、ほとんどが1人以下という数字がでておりますので、この時間の利用者が非常に少ないというのが顕著に現れております。他の路線につきましても黄色とグレーでどういう形態かというのがわかるのですが、やはり草津医大線なんかですと、通勤に使われる時間帯が多いのかと思います。栗東に行ける宅屋線は、済生会病院に行っていますので、病院に向かわれる時間帯が多いという傾向がわかったと思います。

次に資料6を説明させていただきます。

資料6はまめバスの回数券の売上実績でございます。回数券を販売させていただいてから、好評でございます。回数券の購入を通勤、通学で使われている方に、まとめ買いをしていただいている状況でございます。高齢者の方からも、現金を持つよりも回数券を使うほうが楽という意見も聞いていますので、引き続き回数券を続けていきたいと思っております。

議事の2番目の「まめバスの10月から4月までの運行状況」につきましては以上になります。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

平成25年10月から26年4月までのまめバス運行状況について御説明いただきましたが、このデータにいたしまして委員の皆様より質問等がございますか。特に御質問がないようでしたら、次の議題に進みましてその中でこちらの資料を参照していただきながら御質問いただきます。このデータだけで意見を言おうというのはなかなか難しいと思います。先に説明していただいて、先ほど説明があったところでご質問がございましたら、後の中で用があれば、1から6までの資料をお使いいただくと、このような形にさせていただきますと思います。

それでは3番目の議題でございます。「平成26年10月以降のバスの運行について」を事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、続きまして3番目の議題になります「平成26年10月以降のまめバス運行について」説明します。お手元の資料7を1枚めくっていただきますと、先ほども資料1でお見せしました各路線の収支率と利用人数を載せています。この中で平均になるところを見ていただきたいのですが、商店街循環線については11.4%、笠縫東常盤線については8.3%等となっています。昨年の本格運行に移行する際に目標収支率25%を大きく下回っている路線については休止とさせていただいたところであります。

事務局といたしましては以前に休止した経緯もありますので、この10月からは商店街循環線と笠縫東常盤線、この2路線について休止という検討をしております。

続きましてその次のページを見ていただきたいのですが、こちらは施設循環バスとのジョイント検討を記しております。これにつきましては、休止をしたところの代替案という

ことで計画の検討に入りたいと現在考えているところであります。現在、草津市は、なごみの郷とロクハ荘というお風呂等休養施設がありますが、そちらの施設を回る巡回バスが市内の各地域を回っております。現在、巡回バスは、その施設利用者のみを乗車して、公民館前など、路線バスやまめバスのバス停を利用しながら運行しています。福祉施設のサービスなのでもちろん無料で行われています。

現在は、施設利用が目的であるため途中下車は駄目なのですが、それを途中下車できるようにいたしまして、公共交通機関のように途中で降りる方に料金をいただくというようなシステムで、施設循環バスを利用した格好で、まめバスとジョイント運行をすることを考えております。

資料にも書いてありますが、まめバスの現況といたしましては、昨年10月から、本格運行に移行したものの目標収支率を大幅に下回る路線が存在し、先ほど申しました商店街循環線と笠縫東常盤線は廃止の検討をしている中で、施設巡回バスは、ロクハ荘およびなごみの郷の施設利用者が無料で利用でき、市内各地に運行路線があります。ただし、施設循環バスは各施設に5ルートずつあるのですが、各ルート週2回のみしか運行していません。

資料の下には目的が書かれているのですが、まめバスの2路線が廃止になると市内公共交通不便地が拡大します。そこで、新たな施策として施設循環バスの途中での乗車も可能とすることで、公共交通機関として公共交通の本格的な不便地拡大を抑制します。

まめバスの休止対象路線と施設循環バスが一部重複していますので、施設循環バスをまめバスのようにすることで、双方の事業費を削減し、効率化を計ります。過去にまめバスが中止になった地域に対しても、公共交通施策として展開することができ、公共交通の不便地の縮小につながり、市民の移動手段の確保に繋がるという大きな目的を持って、現在、代替案としてまめバスとジョイントを考えており、検討に入ろうと思っております。

その下の図が、なごみの郷とロクハ荘の巡回バスの路線図になります。蛍光ペンで塗っておりますのが、巡回バスのルートになります。線の途中に丸がついているのが現在のまめバスのルートになっております。なごみの郷で5ルート、ロクハ荘の巡回バスで5ルートとなっております。10月以降の路線、まめバスの運行についてはこのような形で、たちまち2路線を休止にするとということを申し上げさせていただきます。以上でございます。

【委員長】

ただいま事務局案として御提示されましたのは、収支率の当面の目標を25%として、25%を大きく下回る路線については休止にするとということで推移を見てきました。

今の事務局の説明は収支率の考え方におきまして、商店街循環線と笠縫東常盤線については休止にするとということでした。そして、休止による交通不便地をカバーするものとして施設を巡回しておりますバスと連携して、サービスは若干低下しますが、何とか不便地にならないようにしたいという提案です。

この提案がどうなのか、公共交通会議で十分に議論をしていきたいと思っております。皆様方いろいろな視点からで結構でございます。それぞれ御意見をいただければ非常にありがたいと思っております。どちら様でも結構でございます。いかがでしょうか。

【委員】

2番と3番の資料を通して発言してもいいというお話でしたので、そのようにさせていただきます。どちらもきちんとした数字を出していただきましてありがとうございます。事務局は大変だったろうと思います。それぞれの商店街循環線、笠縫東常盤線と書かれている字が資料ごとに色が変わっていたり、白塗りが黒塗りに変わっていたり、線が抜けたりと資料作成に追われていたことがわかります。

前に色々な検討をされたときに、収支率25%を維持しないと、休止を検討するということが再三言われていることです。以前の志津ロクハ線のときも検討して、もうどうしても駄目だったので廃線でした。廃線にならない方法をお知らせしましたと事務局からお話がありました。

しかし、ずっと言わせてもらっていますが、なかなか市民に周知が出来ていません。まだまだまめバスが存続して欲しいという気持ちがあるにも関わらず、なかなか気持ちと結びついていないと思います。

今日もたまたま笠縫東常盤線の乗客から「雨が降りそうなときは助かるが、便数が少なくなかったので乗る回数が減った」というような話を聞きました。土地柄をもう少し考慮し、休止を考え直して、存続をしてくれないかというのが私の切なる要望です。

特に一人で留守をされているお年寄りが急に何処かに行きたいと思ったときに、まめバスは誰にも迷惑かけず使えるという利点を持っていると皆さんは話をされていました。私も今回の2路線の廃止につきましては、買い物をされているお年寄りが大変そうな姿をよく見ますので、もう少し廃止を考え直してもいいのではないかという気がしています。「もう3年も、4年も経っているじゃないか」とおっしゃるかもしれませんが、全員に周知してもう少し待ってもらいたいというのが私の本来の気持ちです。

それぞれの学区ごとにまちづくり協議会などがありますので、そのあたりともう少し連携していただいて、住民への周知を粘り強くしていただきたいというのがひとつです。

もうひとつはロクハ荘となごみの郷巡回バスの件でして、随分前に私も言わせていただいた件だと思います。60人用バスが大きくエンジン音をならしている光景でしたのでインパクトも大きいものであります。まめバスはコンパクトになっていますので、バスに一人でも乗っていたなら、乗っているなど思う方が多いようです。巡回バスとして走っている大きなバスが走っていると「あれは無料なのか」と一度聞かれたことがありました。そこのジョイントというのは、あれはコミュニティ事業団が運行されていますので、その事業費の展開をどうされるのかわからないです。

また、巡回バスはノンステップバスではありません。そのため、杖を突いたお年寄りの方にとっては入り口の段差は少し大きく使いづらく、車椅子だと不可能です。そのようなことをあわせると、まめバスが最初に走り出したときに議論したバリアフリーの必要性が求められます。まめバスは高齢者、ベビーカーも含めて、乗りやすいようなバスということで、そこにどのように乗りやすさをあわせていくかという課題も多いと思います。どういう方向で、今の段階で結構ですので、ジョイントをするのであれば、追加料金を含め

て考えを教えてください。

【委員長】

ありがとうございました。宮下委員に教えていただきたいのですが、周知がさらに必要ではないかということでありましたが、2路線を休止したときに市民の皆さんから「これでは駄目だ」という苦情などが市の方に入ってくることを期待していたのです。これは委員長としての発言ではなく、個人として期待していました。しかし、休止に対する苦情が全くなかったと聞いております。

ということは周知と言いましても、聞く気がない人に周知しましてもなかなか難しいということですね。委員の個人的な考えで結構ですので、休止に対する苦情の声がどうして出てこないのか教えてください。

【委員】

行政の仕事の中には沢山の節約をされているのですが、それがなかなか活用されないという話をよく伺います。収支を徹底するというお話があるのですが、サービスの利用の仕方がわからずにそれを実感していないというのが実は行政でしていただいているサービスを使えない理由です。

私の知っている周知というのが実際にバスに乗っていただく体験が含まれております。最初にバスの代金は無料でした。そのときに随分沢山の人が乗っていただきました。あれがいわゆる周知の段階だと私は思っているのですが、無料期間を含めて、もう一度体験で乗っていただくようなことを、このまめバスの2路線に限っては1度してみるといいと思います。

バスの快適性というのは、バス会社の皆様よく御存知のように、利用がなくなればなくなるほど、待ち時間が長いなど不便のほうばかりが強調されてしまいます。「バスはこんなに楽である」とか「バスはこんなに自分の身にあった乗物」という経験が離れてしまっているのではないかと思います。そういう意味で真の気づきということを含めて周知をお願いしたいと思います。言葉足らずで申しわけないです。

【委員長】

ありがとうございました。その他に委員の皆様方、是非、御発言をお願いできればと思います。いかがでしょうか。

【委員】

今回、笠縫東常盤線が当社で委託を受けて運行しています。

当初昨年10月運行時におきまして、ジョイント運行ということで、当初の上笠平井循環線が笠縫東常盤線の前後の朝と晩に運行をしています。その中で、今回、笠縫東常盤線が休止の検討ということになるのですが、上笠平井循環線の朝と晩のダイヤを残しても、現状、赤字路線でありますので、笠縫東常盤線が休止となりますとそれに合わせて当社の上

笠平井循環線も休止もしくは廃止に至ってしまいます。休止の検討が進んでいいたしますと、仕方なく止めさせてもらうという流れになるかと思っておりますので、お伝えさせていただきます。以上です。

【委員長】

事務局にお聞きしなくてもよろしいですか。

【事務局】

最初に質問されたまめバスとジョイントしたバスのバリアフリーについて説明させていただきます。バリアフリーについては、申し訳ございません。ほんの案段階です。現在、思っていますのは途中下車の方にお金を頂くということは道路運送法の許可がいりますので、第何条の適用になるかなど、そんな協議等はしていないのですが、出来ればまめバスのようなバリアフリーのバスで運行したいと考えています。

現在は、福祉事務局が巡回バスを運行していますが、それでも道路運送法に関わる公共交通機関とするのであれば、交通政策課で運行と考えておりますので、まめバスに合うような格好で運行と考えています。ただ、市長等に相談はしていないので、今後ジョイント運行の可能性はあるのですが、現在はまだそのような感じです。

また、近江鉄道さんからの意見は笠縫東常盤線が休止となれば上笠平井循環線も休止とするという件ですが、民間バスさんも頑張りたいと思っておりますところですが、今後どうやっていくかは近江鉄道さんとの話になると思っております。

【委員長】

さきほどの施設巡回バスとのジョイント移行について、少し議論していこうと思っております。失礼いたしますが、もし商店街循環線と笠縫東常線が休止するのであれば、その休止が始まるのが10月ということですか。施設巡回バスとジョイント運行する計画はどの程度まで煮詰まっているのでしょうか。そのあたりまめバス運行と休止、ジョイント運行の開始について、時間的な関係について説明していただけないでしょうか。

【事務局】

今、委員長からありましたように、施設巡回バスとまめバスの関係ですが、施設巡回バスは現在3年契約で運行しています。もしこの施設巡回バスとまめバスをジョイントしようしますと、最短で来年の4月からの運行になります。

それとももちろん、施設を利用されている方は引き続きバスを利用されると思います。施設利用される方に対してはバスの運賃は無料です。そのため、なごみの郷、ロクハ荘に行く方は、その施設から利用された料金をいただくかなと考えています。一方で、仮に巡回バスが草津駅に接続したとして、草津駅からなごみの郷行きの巡回バスに乗られて、当該施設に行かずに途中のバス停で降りられたら、その方には200円を頂こうと考えています。ただジョイントしたバスは福祉施設バスも担いますので、目標収支率の選定について

は議論すべきではないかと考えています。目標収支率を 25%にしますと達成出来ず、なくなる恐れがあります。施設利用者との関わりもありますので、目標収支率等の考え方を見直す議論をしなければいけないと現在のところ考えております。

【委員長】

ありがとうございました。近江鉄道さんの 1 回目の発言につきましてはのちほど議論させていただくことにいたしまして、本日のメインテーマについて議論します。

我々は 1 年前にまめバスの収支率 25%を目標として頑張ろうと決めたわけでございます。皆さんは、収支率 25%を満たさない路線について、休止ということはやむをえないという考えなのか、もし休止が公けごとになった場合でも代替案の措置をどのようにするか考えなければいけません。このあたりについても御意見を聞かせていただきたいと思っております。このあたりについて皆様どのようにお考えされているのでしょうか。

【委員】

まめバスの休止か存続はあまり言う立場ではないのかもしれないですが、代替案としてジョイントを挙げられましたが、まめバスを廃止するのが 10 月で、代替案を開始するのが来年の 4 月で、この 6 ヶ月の空白をどのようにお考えされていますか。今の話を聞いていると、事務局はまめバスを休止にするために議論して下さいというような雰囲気、ただし、「こんな代替案もあります、しかし、運行は 4 月からです」と言っているように感じます。このような感じで事務局の都合でバスを走らせたり、やめたりしているように感じます。

実際にバスに乗られている方は、やはりバスがなくなると何か大事な手段を失うと思います。自転車や車を買って新たな交通手段を手に入れるしか仕方なかったが、4 月になったらまた代替案で新たな交通手段が出来る。少し厳しい言葉をいいますが、市役所がやりたいようにやっていて、利用者の立場はどこにしているのかと思います。滋賀県でよく思うのですが、皆さんバスに乗っていないからこのようなことが出来るのだと思います。そこには予算の関係もあるとは思いますが、絶対どこかで車でなんとかするという根幹があるからだと思います。例えばまめバスで塾に行っていましたが、ある日突然まめバスが休止になりました。「お母さん、自転車買って。僕自転車で行く。」と言いますが、しばらくして新たなバスがまた運行します。これは公共交通としてまめバスを議論する以前の問題のような気がします。ただただ、市の思いだけでやっているような気がして、利用者の立場はどこにいったのかという気がしました。そのため、休止の必要性については議論をしていただければいいのですが、この代替案として出してきたのは何のためなのか。巡回バスはどこにいったのですか。まめバスはどこにいったのですか。絶対公共交通と言う以上、継続をしないと何の意味もなさないような気がします。すいません。ちょっと言いすぎかもしれないですけど、以上です。

【委員長】

ありがとうございました。利用者としての視線について、不足しているのではないかという意見でしたが、他の皆様方いかがでしょうか。御発言をお願いします。

【委員】

帝産バスは商店街循環線の委託を受けている事業者です。

今回、商店街循環線が休止という話なのですが、平成25年6月の運行の本数が8本でありました。去年の10月の運行から12本に増やしたことでバスの人数が減っているという形の結果になっています。そのため、バスの本数、バスのダイヤ、バスの運行経路、それらの変更を1回試験をしてみて様子を見ていったほうが良いのではないかというのが私たちの考えであります。

それで、ジョイントバスでの代替案としてのご提案をいただきましたが、商店街循環線は、商店街等を一回りルート運行します。そのため、この地図を見せてもらっているのですが、巡回バスと全くルートが関わってきません。非常に大きなバスなので、中道に入っていけるのだろうかという点で代替が効かないのではないかなと感じます。一応そのような形で、事業者のほうとしてはそのような考え方があるということで報告させていただきます。

【委員長】

1つだけ私のほうで質問させていただいて、それから事務局にまたお答えしていただきたいと思うのですが、経路変更を実施すべきではないかというような御説明だったので、具体的にこのようにしたほうが良いという具体案はお持ちですか。

【委員】

それについてはまだないのですが、本数や時間についてはそれなりに検討の余地があります。特に朝の時間帯でだいぶ利用者が変わってくるので、それについては考えるところがあるにはあります。

【委員長】

次は事務局に対して、まめバスをもう少し様子を見るという御意見と、まめバスは小型バス、施設巡回バスは大型バスということで、代替が効くのですかという御意見がありました。このような御意見2つありますので、これに答えていただけないでしょうか。

【事務局】

はい。まず巡回バスが代替になるかというお話なのですが、それは現在即答が出来ません。今大型バスで走っている分に関しては、乗車の人数等を調べさせていただいて、まめバスと同様にハイエースや28人乗りバスで乗り変えていければと、現在は考えておりません。

あと 10 月から休止ということにつきましては、本来ジョイント計画が 10 月から出来ればいいのですが、現在、巡回バスの契約が 3 月までであることと、道路運送法の許可を取らないといけないことがあり、その辺りの手続きを考えますと、まめバスを 10 月でやめさせていただいて、最短で 4 月からのジョイント運行でないと無理という話をさせていただきました。

【委員長】

委員の御達弁でいきますと、連続性をもっていなかったら、代替案ではないのではないかとこの御発言でありました。ジョイント運行が出来る来年の 3 月までまめバスを存続させるという考えはないのでしょうか。

【事務局】

事務局側としましては、3 月まで現在のまま継続させて、4 月で運行形態を変えていくというのは予算等もありますので、この場では回答は出来ません。すみません。

【委員】

先ほど、委員が今言っていた通りのことなのですが、高齢者の立場からみると、そのバスの運行間隔に隙間が出来ることがいけないと思うことが一つです。

二つ目は、廃止される 2 路線の代わりに巡回バスが各ルート共に週 2 回の運行を行うということですが、巡回バスとまめバスと一緒に良いと思っているのですか。これは大きな間違えだと思えます。私共の近所にも 6 月もなごみの郷に行かれる方がいるのですが、この方々はそれを楽しみにして生きているのです。

ところが、まめバスで今収支率が 11.4%とか 8.3%の地域の人の中には、毎日乗っている方がいるかもしれません。その方に、代替案としては施設巡回バスに乗りなさいと、市として指示をされますか。私は代替案がおかしいと思ったのと、バスの運行間隔に隙間が出来るとは行政がやるべきではないと私は思います。

私は、昨年この場所にいましたので、収支率 25%の話になると、立場上仕方がないかなと思ったりしますが、バスの運行間隔に隙間が出来るとはやるべきではないと思います。

【委員長】

事務局はいかがお答えでしょうか。

【事務局】

はい。今、委員がおっしゃられたように、巡回バスは週 2 回の運行で、2 つ施設がありますので、週 4 回の運行になります。1 日 1 便の運行です。施設に向かう運行と施設から出発する運行で 1 便になりますので、その時間に合った人しか利用が出来ません。もしくは、バスの出発時間に合わせていただくというような利用の形態になります。事務局といたし

ましても、5月の末に笠縫東常盤線および商店街循環線に市職員が乗り込みまして、利用の形態等を調査しました。笠縫東常盤線ですが、近江鉄道さんが運行されている上笠平井循環線の範囲では、乗客者は多いです。しかし、それより先の常盤の方まで行くと乗客者はほとんどいません。また、乗客者に「もし、まめバスがなくなったらどうされますか」と質問を何人かの方にさせていただきました。「違う交通手段があるのであれば合わせて移動をする」という回答と、「自家用車で移動する」という回答が多かったです。

今、まめバスに週2回、4回乗ってられる方は、巡回バスにも乗っていただけるのではないかなと考えています。例えば、最初は週2回4回で今の巡回バスの通りに運行をさせて、バスの需要が増えてきたら、週のバスの本数を少しずつ増やしていくのはどうでしょうか。それが何年後になるかわかりませんが、バスの需要が増えて、乗客者から要望の声が上がってきたら、便数を増やしていくのです。ただし、今は週に2日、4日ほどの運行している施設巡回バスのため、収支率の考慮が必要であると考えています。今のところはそのような考え方をしていますので御理解していただくようお願いいたします。

【委員長】

御発言ございますか。

【委員】

私は鉄道事業者のものでありますから、鉄道とバスを乗り継いでいけるエリア、いわゆる公共交通を乗り継いでいけるエリアが少しでも多いほうが、車に頼らず生活でき、便利な環境が増えるため、まめバスを残してほしいという考えです。今のルートやダイヤが提供者側に適応しており、利用者側の立場が反映されていないとしたら、当然利用者が少ないことも仕方が無いことだと思います。利用者が少ないから休止ということは非常によくわかるのですが、とりあえず今のルートを決めるときに、利用者の意見が反映されているのかどうかを考え、ルートの検討を行ってみてはどうでしょうか。ダイヤには、さきほど路線によって通勤通学に使われている路線は朝と晩の利用が多くて、そうではないところは降りる駅の午後1番くらいが最も多いというのが資料にもありました。利用者が多いところにもう少し沢山走られて、少ないところは減らしていくのはどうでしょうか。こういったルートとダイヤを工夫しても需要改善は見込めないということで提案されているかどうかをお聞きしたいです。

【委員長】

現在の路線ダイヤになり、まだ1年も経過していない状況であるのですが、現在運行しているダイヤおよび路線が最終的評価としてよろしいのかどうか。

【事務局】

確かに本格運行になって1年も経過していません。実証実験では2年ほどで路線改編やダイヤ改正も行ってきました。ただ、実証運行である程度の結果というか、このようにし

でもあまり変わらないという経験もしたところでもあります。既に休止させていただきました志津ロクハ線、老上線等も何度か路線改編、ダイヤ改正を地元のほうに広告を張り出していただきまして、改編等繰り返しましたが、やはりその伸びは無かったです。休止になった志津地域等の方に「まめバスがなくなってどうですか。」とお聞きしますと、「その当時はまめバスもあって路線バスもあったので自分の合う時間に選択して乗れたけど、今は路線バスしかないの、路線バスにあわせています。」ということを言われますので、路線バスのほうが代替案になっているのかのいろいろ受け止めました。ですから、期間は非常に短いとは思いますが、10月での休止と事務局としては判断させていただきました。

【委員長】

ありがとうございます。他に御発言等はありませんでしょうか。

【委員】

事務局の発言を聞いて思ったのですが、まめバスが代替案になったという話の中で他の資料をめぐっても公共交通会議は全然路線バスが1枚も出ていないのです。いくつもまめバスだけ議論していても、バスからバスへの乗り換えは不便かもしれないですけど、どこか乗り換えの環境をつくる必要があるのではないのでしょうか。まめバスが全てを担う必要はないのですが、ロクハ荘といえば、帝産さん運行していませんか。

【委員】

運転しています。

【委員】

運転していますよね。ロクハ荘までまめバスで運行する手段はあります。しかし、市役所さんはいつも自分のことだけ考えており、路線バスの路線図がこの場に資料提供されなければ、誰も何も言えないです。皆さんは資料がないので路線バスがどこに走っているかわからないです。しかし、まめバスの代替案を言われていたので、ロクハ荘に帝産さんのバスが入っているのなら、例えば乗りつけ割引等を仮につくって活用すると、もしかしたら路線バスが活用できるかもしれないです。近江八幡市さんでも公共交通会議をやって出席させていただいていますけど、コミュニティバスを運行している地域は必ずコミュニティバスの資料しか出さないです。今日もまめバスの議論をしていますけど、まめバスの資料しか出ていないです。なぜ一緒になって考えないのかと思います。草津市はせっかく営業路線があるのに資料を市民にも提供をせずに、自分らのまめバスを残すか、やめるかのみを議論されています。まめバスのようなコミュニティバスは税金を出し続けなければいけないので、厳しいに決まっているのです。例えば民間バスの営業路線を1本少し変えていただいて、そこにまめバスの路線を合わせていただいたら使えるかもしれないです。しかし、なぜそれを考えようとしらないのかと、なぜ使わないのかと感じます。さらに言えば、JRさんの力を使ったらいいと思います。例えば南草津に行くのには、バスに乗って、ショ

ートカットでどこかにつなぐ必要もないです。せっかくこれだけの交通事業者さんが委員に入っていただいきながら、必ずまめバスコースの資料しか出ていないのはいかがなものでしょうか。そこも代替案としては考えられるのではと少し思いました。

【委員長】

ありがとうございます。正論でございます。ただ、なかなかバス業者さんのほうからそれだけの資料を頂くのが難しいとも聞いております。是非運輸支局さんにおかれまして、そのような働きかけをしていただきたいです。私も議員の話と同じように思うのですが、まめバスだけではなく、バス事業者が従来から運営されていますバス路線と、一体とまでは言わないのですが、それぞれ避けあうのではなくて、どちらもメリットがあり得る方向に進むことが当然あると思います。私のほうからも支局さんのほうに何卒よろしくということをお願いしたいと思います。草津市さんのほうが近江鉄道さんや帝産バスさんのバスの資料を出さないことに対して出たくないということではないですよ。

【事務局】

はい、以前から委員がおっしゃるように公共交通会議ではまめバスばかりを指摘されていたので資料が偏ってしまったのですが、総合的な交通ネットワークは路線バスをつくることはもちろん路線バスとまめバスの一体型をしていかなければいけないと思います。さきほど言葉を間違えまして、まめバスがなくなってしまうと代替に路線バスを出してしまったのですが、まめバスの代替に路線バスは決してなりません。間違っていましたので、訂正します。

【委員長】

ありがとうございます。他にないかありませんでしょうか。一つだけ確認させていただきたいのですが、確かに私たちは目安を立てて、それに向かい努力をするということが必要なわけでありまして、2路線が目安からかなり離れているということで、運営が厳しい路線の休止はやむを得ないのではないかとということです。2路線のうち1つは商店街循環線ですが、これは収支率が11%ということで低いです。草津市においては中心市街地の活性化ということを大きな政策として取り組んでおられるのですが、そのような政策を積極的に展開している中で、商店街を循環するまめバスを休止にしようとしています。政策にマイナスイメージ、あるいは大きなダメージをあたえないだろうかと思えます。運送バスは多くない、あるいはお客様が多くないかもしれませんが、商店街循環線の休止は中心市街地に生きる市民の足をきるとということです。もし、商店街循環線を休止するのであれば、中心市街地活性化プロジェクトの中でどのように市民の足を確保するのかという議論を十分にさせていただかないと、絵に描いた餅になると思います。中心市街地活性化と言いましても橋がしっかり確保されていないと、おそらく上手くいかないと思うので、笠縫東常盤線も商店街循環線もまた別の意味を持っているということを確認していただいたうえでしっかり判断していただきたいと思います。私からは結構です。

他に発言ございませんでしょうか。

我々は1年前にまめバスの収支率の25%をボーダーの目安とし、ずるずるといくことは良くないため、残念ながら2路線は休止という形にしたほうが良いという考えの委員さんはみえないでしょうか。特に御発言がないということでしたら、おおよそ皆様の御意見を聞いておりますと、もう少し存続をさせるべきではないかという御意見が多かったように思われます。代替案につきましても、隙間無く代替案に移行するというわけではなくて、短くても半年の隙間が出来るということでもありまして、皆様方から出来るだけ残す方向で考えたほうが良いのではないかというようなことであつたかと思えます。

ただ、一応昨年25%という目安を我々は承認したわけでありまして、それを目指して努力を続けるわけでございます。そういった経過もありますし、また予算のこともありますから、近々に存続するとかそのような判断も出来ないことは明らかです。それで公共交通会議で、とても難しいと思えますが、もう少し色々な手で市民に対するサービスを軽減するということが出来ないだろうか。市役所でもう一度御検討いただくと、本日ここで、課長や理事にせまりましても、無理なことだと思えます。普段、この公共交通会議において切るという意見は出なかったですから、心情面を含めて何とかならないかということでありましたので、情緒的な部分もありますが、そういったものを含めてもう1度慎重に市役所で話をしていただけないかと思えます。最終決定は事務局にありますから、それはそれで結構ですが、公共交通会議として全提案をそのまま承認することが皆様方の御理解を得られるのかと問われるとなかなか難しいと感じました。もう1度検討していただきたくお願いしてよろしいでしょうか。

【事務局】

はい、本日皆様からの御意見をいただきまして、公共交通会議としての意見として真摯に受け止めまして、代案となるジョイント運行をするまでの期間、今の運行形態を継続し、期間をあけずに次の運行形態に入っていくことをもう1度市の内部で検討いたします。その結果につきましては、塚口委員長のほうにまず報告させていただきます。そして、再度このような場を開いていただくか、文書により通知させていただくかは、委員長と相談させていただきますので、今一度お時間を頂きたいということをお願いいたします。

【委員長】

ありがとうございました。どのような形になるかわかりませんが、市の考えが明確になりましたら、皆様方は忙しいとは思いますが、非常に重要なことだと思えますので、出来ればもう1度公共交通会議を開催させていただくこともあるかもしれませんので、その節はよろしく願います。そのようなことで第3議題は締めさせていただこうと思えますが、さきほど近江鉄道さんのほうからありました、まめバスが休止になった場合、路線バスも休止という話について、あの協議はもう少し前に進んだほうがよろしいですか。それとも近江鉄道さんと草津市役所さんとで別途協議をしたほうがよろしいですか。

【委員】

今の委員長のお話ですが、笠縫東常盤線は今更の話ですが、広域のバス路線を運行しています。そこに交わって上笠平井循環線が運行しており、上笠平井循環線の間時間に笠縫東常盤線を入れてあります。さきほどお話があったように、当社は朝と晩に運行していますので今すぐに収支率を申すことは出来ないですが、これに大体通勤層が乗られていますので、そこも草津市役所と話をし、1路線を維持していき、収支率をあげる検討はさせてもらいたいと思っています。

【委員長】

ありがとうございました。非常に前向きな御発言をお伺いできたと思っております。改めまして、草津市役所さんと近江鉄道さんとの間で詰めていただきたいと思います。そのようなことで、まめバスの収支率が回復し、近江鉄道さんのお客さんが増えるようなことがあったら結構なことです。是非両方で詳細を議論していただければと思います。よろしくをお願いします。

そろそろ、時間も経過していますので、第4議題です。第4議題の「生活交通ネットワークの計画策定」についてです。生活交通ネットワークの策定ということは10月以降の補助金にも関係することです。事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

【事務局】

それでは4番目の議事で「生活交通ネットワーク計画の策定」についてということで御説明させていただきます。資料等はないのですが、この生活交通ネットワーク計画の策定は昨年度から作成しています。今年の10月から来年の9月までの1年間を国のほうに補助対象路線として申請をいたします。申請する路線等を地域公共交通会議に諮り、御同意をいただいて、この後にある地域公共交通活性化再生協議会に諮らせていただき、そこで承認をいただくというような格好になります。どのような制度かと言いますと、運行経費から運賃収入を引いた運行欠損額の1/2の額を補助金として国土交通省のほうからいただくという制度になっています。そのためにどの路線を申請するか、ということになってくるので、もちろん様々な条件があります。近江鉄道さんが走らせている補助幹線ルートに隣接した路線を策定するという条件もあります。そのため、草津駅に接続するという条件のため、昨年度のみめバス全路線を補助対応路線として申請しました。

今、議論していただいている10月以降の路線区域というのが、はっきり決まっていない状況ではありますが、対象路線の運行欠損額の1/2と申しましても、各市町で補助金の限度額というのが決められています。そのため、みめバスの全路線を申請したが、実際のところ各路線の1/2の補助金はいただいけません。大体1/3弱くらいしかいただいけません。運輸支局さんがいる前で言いにくいですけど、頂いておりません。

今回、また国庫補助金の限度額が下がったという影響を受けまして、生活交通ネットワークの対象路線といたしましては、10月以降も継続して運行します草津医大線、山田線、

近江バスが運行している上笠平井循環線の3路線の運行欠損額の1/2が限度額を超えてしまっていますので、この3路線のみで申請をしたいと考えております。以上です。

【委員長】

ありがとうございました。補助の限度額があるので、確実に残る路線で申請をしてもその限度額を超えることになり、他の路線を申請する必要もないということです。ですから、3路線で申請させていただきたいということです。何か御意見、御質問いただけますでしょうか。

【委員】

国ではかなり厳しくなっていて、非常に迷惑をかけていると思うのですが、特に地域間幹線とフィーダーなのですが、地域間幹線は割とまだ余裕があるのですが、フィーダーはコミュニティバスが対象となるので、導入されている各市町が全国的に困っております。平成26年もかなり減額になっています。地域公共交通活性化再生法も通ったのですが、なかなか予算がそれについていなくて、年度の予算で見ますとそれほど増えていないです。その代わりにフィーダーの限度額が年々減ってきており危ないなと思っていると、市町村有償運送が対象となっていて、かなりフィーダー系統の補助金が切迫している状況です。申請されている自治体の方には迷惑を掛けているのですが、限度額は人口割で細かく計算をしています。そのため、上手く栗東市とコラボしてもらおうとか、守山市とコラボしてもらおうとかすると、一気に人口が増えるので、ある程度は出来ます。ただ、フィーダーという補助路線はかなり厳しくなっています。今、近江鉄道さんが前向きな話をされたのですが、近江鉄道さんはまめバスの近くの停留所の路線を計算することは可能ですか。全部まめバスでやっていくのが良いのですが、そのような案を出していただくと、今回の休止路線から300m以内で営業路線図を計算すると、色々な工夫が出来るような気がします。まめバスの休止路線の300m以内に路線図か系統図はありますか。そのようなのを出していただいて、上手く活用していただければと思います。以上です。

【委員長】

ありがとうございました。本来、私も望ましいと思っている方向に、少しでも進みそうな気がします。是非、通常の路線バスとまめバスが上手く連携できるようにと考えております。今回、生活交通ネットワーク計画の中で補助対象とする路線、草津駅医大線、山田線、上笠平井循環線、この3路線について申請するという方向でよろしいでしょうか。他に意見も無いようでしたら3路線で申請するという形でいきたいと思います。ありがとうございました。

それでは5番目の議題に入りたいと思います。「4条路線の運行について」です。

事務局から御説明をお願いします。

【事務局】

はい。5番目の「4条路線の運行について」説明させていただきます。こちらにつきましては近江鉄道さんより御説明をお願いします。

【委員】

手元にお配りしています「近江鉄道株」のA4の資料をもとに説明をさせていただきます。

まず1点目になります近江大橋線についてです。近江大橋線につきましては草津駅西口から浜大津を結んでおります地域幹線系統の補助対象路線です。今回話をする草津駅西口から旧道までの部分なのですが、市道大路野村線と東上笠地先から下笠間の県道143号線のところを浜大津行きのバスが運行しています。資料で言うと2ページ目になります。細かく言いますと草津駅西口から赤の点線の部分で浜大津方面へ、それから草津西口方面へというように運行しています。非常に幅が狭い道を従来から走っているのですが、昨年も近江大橋口というバス路線も一部青の路線に付け加えるお願いをさせていただきました。

今回、10月を目処に、浜大津に行っているバス路線に関しても市道草津駅下笠線を青いラインで浜大津に結ばせるという手続きをとっていきたいです。そうしますと昨年から運行する道路を付け加えましたので、この赤と青のラインまでおおむね200mから300m以内に停留所がありますので、この沿線のぼりを青のラインの停留所を見れば、赤のバスが通っていると往復それぞれ69便ずつ運行しています。非常に高い運行形態になることで、今までは赤いルートは大津方面に向かっていくバスが通ったり、青いルートが烏丸半島、守山方面に行くバスが通ったりと、時間によって通る道が異なった状況でした。今回は全て青いライン一式で運行したいということで手続きを計っていきたく、この場をお借りして報告させていただきました。

2点目は草津市内のイベントでの輸送についてです。イベントといいますのが、毎年9月にあり、今年は13、14日の2日間で、烏丸半島にて行われるイナズマロックフェスというイベントがあります。近江鉄道と湖国バスが運行に携わり、運輸支局の指導をいただくなかで、路線バス輸送をしています。

子会社の湖国バスは基本的に滋賀県の東近江市より北のエリアで運行しているコミュニティバス廃止代替バスで、いわゆる路線バスが走っていた地域を運行しています。運行していたところに市町村の負担をいただいて、運行するのは当社子会社の湖国バスです。親会社の近江鉄道が子会社に譲渡していくなかで、バス利用者の運賃についてが、基本的に運賃を算出とする基礎というものが、子会社では持ち合わせてない中で、今回のイナズマの輸送について、乗合事業として一定の賃率を定めなければならない中で、支局に届出をする際に、道路運送法施行規則の中で協議会によって承認・報告のなかで御理解を得たなら、設定登録の申請手続きが行うことが出来るとなっておりますので、今回少し分かりにくい説明になっているのですが、今回のイベント輸送時における部内事業の運賃設定届けをさせてもらうように諮って、この場で御報告させてもらうなかで御理解を得たいです。伝えたい内容は以上です。よろしくをお願いします。

【委員長】

これは第5議題で①と②とあるのですが、どちらと関係するのでしょうか。

【委員】

湖国バスの案件は②です。1点目が路線の道を付け替える方法の説明です。2点目は当社の線路上の話で、ここで御報告させてもらいましたので、よろしくお願いします。

【委員長】

ここでその紹介を皆さんに、きちんと御理解しないといけないことですか。事務局にお伺いしますが、近江鉄道さんの子会社の湖国バスとの関係をとって、委員として詳細を理解する必要はあるのでしょうか。イベントの広告文につきまして、私は資料とどのような関係になっているのか、よくわからなかったです。

【委員】

なぜこのようなことが出ているかなのですが、地域の公共交通活性化ということで、貸切のチャーターバスでイナズマロックフェスの輸送をするよりも地域の路線バスで走ったほうが、公共交通の活性化になるからです。また、貸切バスを否定するつもりはないのですが、他の草津エリアを担っている路線バスの発展ということを考えたとき、イベントも乗合バスで運行したほうがいいのではないかと近江鉄道さんと話していました。

今回、近江鉄道さんでやるにはイベントの規模が大きすぎて、子会社として湖国バスさんの乗合事業者として参加をさせたいという意向があった中で、湖国バスさんは乗合事業で使用する運賃システムを持っていないです。北部の都市だけで、コミュニティバスとしてしか運行をしていないためです。コミュニティバスの運賃は全て地方公共交通会議で決めた運賃しか持っていないのです。近江鉄道は通常営業路線もやっているので、どこを走っても運賃を申請できます。我々はその運賃の上限を認可するという制度の仕組みがあります。湖国バスは近江鉄道さんの助けにより、草津市で乗合バス共用をしようとする、その運賃をはじき出す基礎の数字を持っていないのです。そのため彦根市や長浜市と同じように運賃を公共交通会議などで報告しないと近江鉄道の助けが出来ないです。本来は1から計算をすれば出来るのですが、イナズマロックの時期に間に合わないとのことで、このような便宜的措置をお願いします。それで間違いないですね。

【委員】

ありがとうございます。その通りです。

【委員長】

まとめますと、イベント輸送について、近江鉄道さんの本体と湖国バスが一体となってサービスを提供されるということです。湖国バスが運賃の算定に根拠をもってなかったの、そのため近江鉄道さんの賃率を使うということです。

他に意見、質問はありませんか。

それではこのような形で、近江鉄道さんにはお願いします。もう1つ協議案件がありまして、これは事務局からの説明でいいですか。

【事務局】

はい。

【委員長】

お願いします。

【事務局】

事務局より「議事以外のその他」ということで、報告をします。束ねた資料の一番最後に挟んでありまして、下に赤いバスの写真が載っています。通常のバスは70名位の乗車数ですが、赤いバスは連節バスと言いまして、乗車数が約120名から130名くらいです。現在、皆さんも御承知していると思いますが、南草津駅においては渋滞が飽和状態で、南草津駅から向かうパナソニックや立命館大学は速達性が小さいという事態を招いております。その中でも駅からすぐに出られる施策といたしまして、連節バスの導入検討に今年度入ります。順序といたしまして、まず委託業務を発注しまして、連節バスを走らせることと信号制御によって南草津駅周辺に効果があるか、また道路状況が変わるかを机上でシミュレーションを行います。そのシミュレーションの結果を元に効果があると判断をした場合に、秋ごろに南草津駅周辺の天津市、瀬田駅等にもかかるかわかりませんが、兵庫県の神姫バスさんより連節バスを借り、試走をしていきたいと考えています。この試走の委託費は、国から地域公共交通調査費という補助金をいただきます。この補助金が地域公共交通活性化再生協議会のサインとして入りますので、この場で報告をします。この件につきまして何か質問があれば受けます。

【委員長】

いかがでしょうか。私が一言申し上げてよろしいですか。草津市に連節バスを導入するときに、どのような条件がクリアをしていないと駄目なのか、例えば資料にあるような南草津駅とパナソニック、それから立命館大学を結ぼうとすると、国道1号線と名神高速道路など、南北に位置します国道幹線があ、特に国道1号線と京滋バイパスにおいてどのようにクロスをするのかが問題だと思います。なので、この計画を失敗させようとするのは簡単だと思います。そこで躊躇してしまったら、前に進みません。ですから、シミュレーションをするということでしたら、国道1号線等をいかに連節バスが上手に横断をするのかが課題です。また、PTPSを行い、バスに若干有利な信号制御をするということですが、横断するほうを優先するということは、クロスされるほうをややいじめることであって、国道1号線の交通の流れを若干悪くするということになります。そのようなことを滋賀県警さんと十分に協議を行わないと、まずい時期にシミュレーションや試走を行うことになってしまい、データとして良くなかったものが残ってしまいます。十分にシミュレーショ

ンをして問題点を抑えて、その問題点が現実の場で大きな問題とならないような工夫をやらないと、新交通システム導入の成功は難しいことだと思います。実験による結果はそれなりの効果があるという結論を得る必要があるから、単に走らせればいいということではなくて、走らせるときにはそれなりの順序をしなければならないです。どうぞよろしく願いいたします。

他に意見はありませんか。それではそろそろ時間にもなってきましたので、本日は皆さんから色々御意見を頂き、誠にありがとうございました。それでは事務局にお返しします。またよろしく願いします。

4. 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、忌憚のない意見を頂き誠にありがとうございます。検討すべき事項につきましては早急に検討し、塚口委員長と相談しながら、今後の対応をいたしますので、委員の皆さんの御協力もよろしくお願い申し上げます。今後のスケジュールといたしましても、市の内部で調整を図って、委員長とも相談をして、次回の会議日程等を決めようと思います。日程等決まり次第皆さんに通知したいと思います。長時間にわたりどうもありがとうございました。皆さんかなり長い時間お疲れだと思いますが、この次の地域公共交通活性化再生協議会を16時から開催させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。地域公共交通会議につきましては、これで閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。