

審議会等会議録様式

第27回草津市地域公共交通会議 会議録

■日時：

平成26年8月27日（火）10時00分～

■場所：

草津市立まちづくりセンター 301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（代理山口）、樋口委員、加茂委員、前野委員、西蔵委員、小林委員、後藤委員
堀口委員、饗庭委員、森野委員、村林委員（代理杉江）、塚口委員、中島委員、金澤委員
遠塚委員、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、福田委員、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27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】

本日は、お忙しい中、草津市地域公共交通会議にご出席いただき、誠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27回目を迎え、委員の皆様方には毎回慎重なご審議をしていただき誠にありがとうございます。本日は、前回の会議にて委員の皆様にご審議いただいた内容を踏まえ、10月以降のまめバスの運行について、再度事務局で検討してまいりましたので、その報告をさせていただきます、再度委員の皆様方のご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。

誠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1点報告させていただきます。本日よりJR西日本からの委員さんが平野様から中島様に替わられましたので、ご報告させていただきます。中島様より一言いただけますでしょうか。

【委員】

JR西日本の中島でございます。平野のほうに参加させていただきまして、これまで皆様と様々な議論をさせていただいたと聞いております。引き続き中島の方がまた皆様と地域の行政をキーワードにしっかりと議論してまいりたいと思います。特に公共交通の連携を進めていくことで地域の活性化に繋がると考えておりますので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。

それでは、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ますと思います。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7でございます。その他に4枚カラー刷りのチラシを置かせていただいております。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、28名中23名（2名、途中参加）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っております。

【委員長】

皆様おはようございます。朝早くからご出席いただきありがとうございます。

まめバスについての協議ですが、前回議論いたしました内容について、再度市のほうで検討されたということで、今回再度議論をし、公共交通会議としてさらによりよいシステムを目指して議論して行きたいと思っておりますので本日も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たいと思います。委員長よろしくをお願いします

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】

はい、それでは資料 1 から 6 までにつきまして説明をさせていただきます。まず、資料 1 をご覧ください。平成 25 年 10 月から平成 26 年 7 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 7 月までの平均の乗車数は月に 8,116 人であり、前回の会議で報告した乗車数は 7,880 人でありましたので、約 300 名ほど毎月の利用が増えているという状況であります。収支率といたしましては 21.4%と前回報告した時と同程度になっております。毎年夏場の利用が最も多く、今年も例年どおりの利用状況となっております。10 月から改編を行ったこともあり、利用が安定してきている路線もございます。

前回の会議でも議題に挙がりました商店街循環線と笠縫東常盤線につきましては、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。商店街循環線については、利用が少しずつ増加している状況で、収支率も 7 月は 17%と多くなってきております。1 番収支率が高いのは山田線なのですが、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 につきましては往復割引券の集計でございます。こちらにつきましては、一番下の利用率平均という欄を見ていただきますと多いところで 4 割程度の利用があり、少ないところでは 2 割前後の利用と差が出てきております。この要因については、通勤や通院でみめバスを利用される方が行きも帰りもご利用いただいていることや、笠縫東常盤線では朝夕は、路線バスが昼間も走っていることから、往復割引券の使用は低いという数値になっております。また、栗東市とのジョイント路線でもあります宅屋線と大宝循環線については、栗東市でも導入されております乗継割引券を利用されていることもあり、利用は他の路線より少なくなっているのではないかと考えております。

続きまして資料 3 を見てください。資料 3 につきましては、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きましては、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人乗っておられます。商店街循環線については本数も多いことから2名となっておりますが、他の路線を見ますと3名以上は1便あたりに乗車いただいているということがわかります。

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。空車率といいますが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。

続いて資料5でございます。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。黄色の表記が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、路線によって用途が異なっている状況であり、通勤であれば朝の利用が多く、通院などの利用であれば開院時刻に合わせた利用状況となっております。利用の少ない時刻については、今後どうするか検討課題となっていると感じております。

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、好評でございまして、全体の収入のうち4割が回数券の利用となっております。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。

「まめバスの10月から7月までの運行状況」に関する説明につきましては以上になります。

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年度のま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「平成26年10月以降のま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】

それでは、交通政策課の松尾より、「10月以降のまめバス運行について」資料に基づき説明させていただきます。

前回の公共交通会議におきまして、10月以降は、収支率が目標収支率に満たない商店街循環線、笠縫東常盤線の2路線におきまして休止を行い、代替施策として福祉施設に行っている施設巡回バスとのジョイント運行について提案いたしました。

しかし、代替案の趣旨が明確にならないこと、ジョイントについて課題が残っているということ、2路線の休止のすぐに代替案を実施できないということと問題がありまして、前回の公共交通会議で委員の皆様から2路線休止やジョイント運行について議論を行っていただき、委員の皆様の意見を踏まえ、再度事務局のほうで10月以降の運行について検討いたしましたので、報告いたしたいと思います。

資料の7をご覧ください。

まず、前回の地域公共交通会議でまめバスの路線を休止する代替策として、施設巡回バスとのジョイント運行の検討について説明させていただきました。その運行についてのデメリット、課題について、まとめたのが資料7の1ページであります。

まず1番目ではありますが、同じバス車内に有料客と無料客が混在することについてでございますが、施設以外で乗降する方についてはまめバス同様、200円の料金が発生いたします。しかし、施設を利用される方については現行どおり無料になるので、200円を支払う有料のお客さんから見れば、我々は有料で施設利用者はどうして無料なのか、理解が得られないと考えたところであります。

次に利便性の低下についてでございますが、施設巡回バスは、同じ地域に毎日行くわけではありませんので、まめバスの現状の運行と比べると、まめバスが休止になる地域の利便性は低下します。笠縫東常盤線を例にあげますと週30便が週4便となります。確かに公共交通としての機能は継続できますが、大きい減便となるため、利便性がかなり低下することは避けられない状況となります。

3番目の目標収支率設定のあり方についてでございますが、公共交通であるまめバスと施設巡回バスをジョイントし、公共交通として考えるのなら、一定の目標収支率の設定は必要となりますが、施設利用者が利用する施設巡回バスとしての機能を維持していくためには、目標収支率の設定は馴染まないと考えます。

これらの課題整理が必要であることから、もっと時間をかけて、よりよい運用方法を見出し検討していくことが必要であり、また、福祉部局が取り組んでいる地域支え合い運送支援事業、いわゆるボランティア輸送ですが、こちらの今後の展開も、公共交通空白地等の解消に関連してくることから、各関係者らと協働で最善の様々な運行手段を導き出すことが必要と考えます。このことから、前回提案いたしました施設巡回バスとのジョイント運行の実施はまだまだ困難であると考えます。

続きまして、商店街循環線・笠縫東常盤線の2路線の運行継続について説明いたします。

資料7の2ページをご覧ください。

まず、このまめバス運行の経過であります。これについては、今まで何回も議題に上がっていますので、簡単に説明させていただきます。平成 21 年度に無料でスタートし、平成 22 年度の 8 月に有料とし、皆さんもご承知のとおり利用者が三分の一に減少しました。平成 23 年度には目標収支率を 25%と定め、平成 24 年度では、本格運行に移行する際に収支率 20%に満たない 2 路線を休止にいたしました。平成 25 年度に入り、栗東市とのジョイント運行など 6 路線 7 系統で 10 月より本格運行に移行しました。ただ、本格運行といえども、目標収支率を 25%と定めていることから、25%に満たない路線については休止ということで、今年度に入り、10 月以降 2 路線については、休止を検討すると前回の地域公共交通会議、および市議会の産業建設常任委員会協議会に諮ったところでございます。

資料 7 の 3 ページをご覧ください。

地域公共交通会議、産業建設常任委員会協議会での意見をまとめたものでございます。皆様からのご意見は、関係者や地域住民らの意見をもっと聞き、ダイヤ改正や路線改編などの方策を練り、利用促進を図り、運行を続けていくべき、休止の判断は時期尚早とのご意見を頂戴いたしました。また、まめバスが休止するなら、ジョイントしている近江鉄道のバスも休止にするという宣言もあり、ますます公共交通空白地や不便地が拡大することを踏まえ、当初の方針を見直し、補正予算の編成を前提として運行を継続していきたく考えております。

しかしながら、現状のままであれば利用率も少ないことから様々な利用促進策を展開するのはもちろんのこと、目標収支率の設定などの課題について、今後も関係者の皆様と協議を行いながら検討していく所存でありますので、よろしく願い申し上げます。

今回、委員の皆様にご審議いただきたい点につきましては、2 点ありまして、前回の公共交通会議で委員の皆様から 10 月以降の路線について現行のまま運行するという点についてご審議いただき、承認をいただきたく存じます。2 点目は、利用促進策としてダイヤ改正、路線改編が必要となっており、まずは、存続する 2 路線についてダイヤ改正を行うことを考えており、改編の時期についてであります。本日、承認いただきましたら 11 月にダイヤ改正を行いたいと考えております。このダイヤ改正後の状況を鑑みて路線改編を考えており、委員皆様にお伺いしたく存じます。

10 月以降のまめバス運行については以上でございます。

【委員長】

審議していただきたいこととして 2 点ご提示いただきましたが、再度、内容についてご説明していただけないでしょうか。

【事務局】

前回の公共交通会議では目標収支率に満たない 2 路線については、10 月以降休止すると提案をし、委員の皆様にご議論をいただいたところでございます。この 2 路線休止という方針を見直し、現行どおりのまま継続していくことについて皆様からのご意見をお伺いしたいと思っております。

【委員長】

前回、事務局からの休止という提案に対し、委員の皆様から意見をいただいたところでございますが、それを受けて新たな提案を事務局から提案をされております。

この提案を受けて、ご意見がありましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

資料 1 についてお伺いしたいのですが、利用者数が同じなのに収支率が異なっているのですが何が原因でこうなっているのですか。

【事務局】

回数券の売り上げ分が収入に含まれておりますので、利用者数が同じような数値であっても収支率が異なっているということが生じております。

【委員】

回数券を平均化する収支率のほうがわかりやすいのではないのでしょうか。買われる人の多さで収支率が分かれてくると収支率が見にくい数字になるのかなと思います。

【事務局】

目標収支率に対して、どの路線の収支率がどうか判断しますのは、毎月毎月の路線の収支率の平均で判断しております。一応、平均化して判断して考えているところです。

【委員】

以前廃止した 2 路線の収支率は、何%でしたか。

【事務局】

休止しました 2 路線の収支率は、志津ロクハ線は 6%、老上線は 10%でありました。

【委員】

それとジョイントのところですが、施設利用の人は無料ということですが、施設に行かれる人は様々な人が施設に行かれています。それぞれ移動に対して、対価等を負担されているかと思いますが、市の運行している巡回バスは無料ということで利用がなくても交通に対する経費がかかっていると思うのですが、総合的にジョイント運行について考えてもらえていればなと思いました。

【事務局】

市の巡回バスを使えば無料ということですが、市の巡回バスの運行本数は週に 2 回しかその地域に行かないということにして、それに自由に巡回したいという方は別の手段で行かれているかと思うのですが、現在のところは福祉部局で、無料で運行しているという

ころであります。ジョイント運行も運賃をとらず、無料ですべきではという意見が内部の中であったのですが、やはり、まめバスとして運行する以上、公共交通サービスとして有料ですべきではないかという考えであります。今すぐに結論は出なかったということで今回の実施は困難であると言わせていただきました。

【委員】

商店街循環線の休止についてですが、資料 5 の中に時間帯ごとの利用率を見ますと、利用にも差が見られます。休止するにもいきなり休止するのではなく、利用が少ない時間帯を削るなど折衷案のようなものはないのでしょうか。

【事務局】

今回、申しあげましたように商店街循環線についてはダイヤ改正を考えております。ダイヤ改正にあたり、利用している人利用していない人に意見を聞きながら検討して行きたいと思っております。

【委員長】

前回の休止という提案がありましたが、それを見直し、利用率を改善するためにダイヤ改正などをして見直していきましようということであります。他にありませんでしょうか。

【委員】

継続していただくことに敬意を表したいと思います。平成 21 年度から関わらせていただいた者としては感慨深いものでありまして、実証実験時には路線バスが走っていない公共交通の空白地の解消、移動困難者の救済のため行政サービスとして実施されているという風に解釈しております。2 路線の休止については、なかなか厳しい中、休止を選択されたということであります。

今回は、施設の巡回バスとのジョイントなど様々なことを考えていただき、大変庁内でご苦労があったかと思えます。一体何のためにまめバスを走らせるのか、何のために公共交通をここで議論するのか、原点に立ち戻っていただき、また、商店街の活性化、拠点整理にも絡ませて検討していただいたものと考えております。

その上で、今回廃止を見直していただき、私自身、この会議に参加させていただいている以上、代替案など何か提案しなければと思っているところでございます。

様々な利用促進対策として商店街で買い物をされた方に回数券を買って配っていただくようお願いしたりとか、社協で実施されているボランティア輸送で運行するルートにまめバスのバス停と接続させ、実施するというのも出来るのではないかなと思えます。

ダイヤ改正につきまして、笠縫東常盤線で利用が少ないのですが、本数が少ないから利用しないという方もおられます。改編される際にはこのような意見も踏まえて考えてもらえればと思います。利用者の目的性、行動の心理など考えていただき活かしていただきたいと思えます。

【事務局】

いろいろ意見をいただきありがとうございます。先ほど言っていたいただきましたが、笠縫東常盤線の便数の少なさということですが、資料3で1便平均というものを書かせていただいているのですが、1便あたり3名と大宝循環線や宅屋線と似た利用者数であり、利用者の方がいかに時間に合わせて利用していただいているかがわかります。長い距離を走っておりますので運行経費もかさみますので、目標収支率について議論して行きたいと考えております。

【委員長】

10月以降の運行について議論するということですが、先ほどの委員からもご質問がありました。今後どのような活動をしていくのか、具体的に説明をお願いします。

【事務局】

資料7の最後に他市との比較と書いたA3の紙を見てください。県内、県外の主な都市のコミュニティバスの収支率等を記載してあります。これを参考にさせていただいても結構ですので、目標収支率について、現在、路線ごとに25%と目標収支率としています。

例えば、笠縫東常盤線ですと運行経費がもちろんかさみますが、人口がどれだけいるのかなど考慮せず25%ということになっております。目標収支率についてどのような設定方法が良いのか、委員の皆様のご意見をいただきたいと思っております。

また、目標収支率に満たない路線について、休止した2路線についても路線改編、ダイヤ改編を繰り返し行い2年間ほど経過を見て判断したところではありますが、今回、本格運行後、1年満たずに休止とするというのは時期尚早であると委員の皆様から意見をいただきましたが、今後、目標収支率に満たない路線が出てきた場合、何を基準に路線を存続するかしないかという基準についても考えて行きたいと考えております。

今後の利用促進策についても合わせてお伺いしたいと思っております。

今回、私が申しあげたことに対してこうすればいいのではないかというような提案を電話でも構いませんので意見をいただきたいと考えております。

【委員】

地域公共交通会議に参加させていただいているのですが、長浜市、米原市、彦根市、湖南市、甲賀市は営業路線バスが走っておりません。その他の市は営業路線バスがあつてコミュニティバスを運行しているという点で非常に大きい違いがあります。営業路線バスのないところでは廃止、休止という議論は行われておらず、いかに運行経費を安くするか、利用促進を行っていくか、という議論がなされています。また、滋賀県内でもデマンドタクシーなどを走らせている地域もあります。

兵庫県の京丹後市でも目標収支率を出されているのですが、収支率というのは利用している市民に分かりにくいのではないかという話もあります。豊岡市では1便平均1.5人を切

ればやめますと言われていました。乗っている人からすると「自分だけしか乗っていない」とか「今日もバスに利用者がいない」など見ることによって危機感を持ちます。収支率といっても年度最後に結果が出るというものですので、市民にとって実感が湧かないと乗車人数は増えないのではないかと思います。京都では、収支係数つまり 100 円稼ぐのにいくら経費がかかるのかという数値を使っています。

民間路線バスが走っている地域では何のためにバスが走っているのか、もう 1 回考えてみるのも良いかもしれないと思います。他市のように切羽詰っていないので路線バス+ α という構造であるので、その+ α の部分をどう活かすのかを考えていくべきではないかと思ひます。

【委員】

事務局のほうで何か意見などありますでしょうか。

【事務局】

いろいろな考えがあるのかと思ひましたので、今後の参考として考えたいと思ひますし、他の委員の方からもご意見をいただければと思ひます。

【委員長】

他の委員の皆様からご発言などありますでしょうか。

特にないようですので、これまでの意見のとりまとめをしたいと思ひます。

事務局から本日言われましたのが、10月からの運行について、前回休止対象とした2路線については当面は存続させるというような提案がございました。

この提案について、委員の皆様の中で異議がありますでしょうか。特に意見などはありませんでしょうか。それでは承認をしたということといたします。路線改編についてですが、事務局はどのように考えておられますでしょうか。

【事務局】

改編についてですが、11月にはダイヤ改正をさせていただきたいと考えております。ダイヤ改正後の利用状況を鑑みて、その後に路線改編を実施したいと考えております。時期についてですが、あくまでも案段階ではありますが、区切りの4月から改編など考えております。

【委員】

広報についてですが、以前に休止に関する特集号を発行されていますが、続けてまいりますというような記事をするのも周知でありますので、検討していただければと思ひます。「もう路線がなくなるのか。」というマイナスな面だけが出るのはいけないと思ひますし、地道な努力もしていただきたいと思います。

【事務局】

これまで何人乗ってくださいというような逆な広報をしていたと思います。ダイヤ改正の要望を言っても意見を聞いてくれないと思われるのも問題であると思いますので、そのような意見を踏まえ検討していきたいと考えております。

【委員長】

市民の皆様が乗っていただいたから存続できましたというような広報になればいいですね。工夫をして促進していただきたいと思います。

【委員】

11月からのダイヤ改正について理解はするのですが、ダイヤ改正の期間は半年それとも1年ですか。

【事務局】

今思っておりますのは半年ですが、これからの議論検討となります。先ほども申しあげた運行期間も決まっていないので、今思っているのは半年で考えております。

【委員】

最初の実証実験から運行をさせていただいているのですが、感じておりますのは「いつこの路線がなくなるのか」という市民の不安があるかと思えます。事業者としましても、収支率で存続を決めるというのは市民の中でもあると思えます。この公共交通会議の中で、路線を残す残さないという議論ではなく、事業者とも協力しながら公共交通について考えていくことが出来ればいいのかと思っております。事業者では利用させていただこうと努力しておりますが、今のバスに何が足りないのか利用者に聞いてみたいと思っております。それが市民の代表として来られている委員さんの意見なども聞ければと思っております。

【事務局】

確かにまめバスばかりの議論をしておりますが、今回は10月以降の運行形態について決まっていない状況でしたのでまめバスの話題になってしまったのですが、利用者の皆様のためどうしていけばいいのかという会議に行きたいと思っております。

【委員長】

今の委員の意見に対して心強く思いました。というのは、民間事業者さんが市で実施しているまめバスのことを十分に理解してもらっていると感じましたし、民間路線バスから利用者を取ってはいけないと民間路線バスに遠慮してコミュニティバスを走らせているということではなく、「双方が協力していくのが本来の姿だ」という意見でしたので、そういうことであれば、運輸支局さんもサポートしていただければと思います。

【委員】

収支率よりも利用者の目線を考えるほうが先決であると感じました。先ほど、PRということで車体のPRというのは出来るのでしょうか。商店街でも様々なイベントを実施していく予定であり、商店街循環線にPR費を収入に入れると収支率は変わるのかなと思いました。

【事務局】

広告収入についても貴重な収入源ですので、こうしてほしいというような要望等があれば事務局まで言っていただければと思います。

【委員長】

実際にまめバスは広告収入などあるのでしょうか。

【事務局】

まめバス車内に直接広告を載せているということはありませんが、運行主体であるバス事業者さんで導入されている広告収入費を各路線に配分されており、草津市もいただいているのが現状であります。

【委員】

路線ごとの収支率はどのように算出しているのですか。

【事務局】

バス事業者さんに1年間にどれほどの経費がかかるかを出していただき、毎月の運行経費を出します。そこから毎月各路線ごとの運賃収入との割合で収支率を出しております。

【委員】

どれほど収入があれば目標収支率になるというのは計算できるのですね。

【事務局】

はい。

【委員】

バス協会としては、バスに乗っていただき、継続していくというのが、高齢社会の必須の条件だと考えております。バス協会としても情報提供が出来ていないのかなと感じております。守山市では市外部から来られた方でもどこに行けばどこ行きのバスに乗れるのかなど作成しておりますので、草津市ではまだそれが出来ていないので検討していくべき課題であると思っております。

それからバスに慣れ親しんでもらうことを目的に『バスの日まつり』を9月6日にイオ

ンモール草津にて計画しておりますので、ご都合がよろしければご参加いただきますよう
よろしくお願ひいたします。

【委員長】

最後におっしゃっていただこうかと思っていたのですが、今回配布された資料の説明な
どありましたらお願ひします。

【委員】

まず、「公共交通でエコライフ バスをご利用ください」というものについては、バスを
維持するにあたり、バスに乗っていただけるようお願ひしたものを配らせております。

公共交通機関を使っていただく機会の創出として、『バスの日まつり』というイベントも
実施させていただきまして、バスの大切さなども伝えていきたいなと思ひ毎年実施させて
いただいているものであります。

イベントを実施するにあたり、お子さんが来られるということは大人の方も来られると
いうことであり、大人の方にもバスの重要性、こんなバスが走っているというような周知
を兼ねて関連団体と協力しながら伝えていきたいなと考えております。

【委員長】

他にご発言などございますでしょうか。

【委員】

収支率が目標値を超えている路線については、便数を増やすなど今後検討していくべき
ではないのでしょうか。

【事務局】

収支率に満たない 2 路線の話ばかりをしましたが、全路線について増便なども踏まえ考
えて行きたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

【委員長】

収支率に関するご提案も踏まえ、まめバスをこうすれば良いのではないかという意見、
まめバスの目的に合うようなバスの運営計画を作るのが大事ではないかと思ひますので、
委員の皆様にも考えていただき、事務局に伝えていただきたいと思ひます。よろしくお願
ひいたします。

今回、10 月からの存続については、現状どおりでの運行として実施していくということ
で当会議の意見としたいと思ひます。

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、いろんな意見をいただき本当にありがとうございます。

また、今回の会議を踏まえ様々な意見などございましたら 9 月中に事務局までに報告をいただければと思います。

次回の会議では皆様の意見を集約し、報告したいと考えておりますので、次回も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。