

第 3 1 回
草津市地域公共交通活性化再生協議会
会議録

令和 6 年 1 月 2 9 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第31回 草津市地域公共交通活性化再生協議会 会議録

■日時：

令和6年1月29日（月）14時00分から15時35分

■場所：

草津市役所 2階特大会議室

■出席委員：16名（順不同）

塚口委員、福島委員、西村委員、北村委員、新委員、布施委員、辰野委員、野村委員、松尾武文委員、野口委員、加藤晶久委員、前野委員、野田委員、妹尾委員、田中郁代委員、松尾俊彦委員

■欠席委員：12名（順不同）

樽井委員、池崎委員、加藤幹彦委員、辻委員、南委員、宮下委員、古澤委員、糸委員、若月委員、金森委員、永池委員、田中三男委員

■事務局：

福留課長、小島課長補佐、赤山主任、河村主任、中井主事

■随行者：

0名

■傍聴者：

0名

1. 開会

【事務局】

～開会～

【事務局】

当協議会につきましては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 6 条第 1 項に規定される法定協議会として設置いたしております。

また、本日の会議は「草津市地域公共交通活性化再生協議会設置要綱」第 7 条第 7 項の規定に基づき、会議を公開するものとし、進めさせていただきたく存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、本日の会議の成立について御報告申し上げます。当協議会の委員現在数は 28 人でございまして、本日の会議の出席委員数は 16 人でございます。

また、今回御欠席の御連絡をいただいております 8 人の方から議決権の行使を議長に委任する旨の委任状をいただいておりますので、当協議会規約第 17 条第 1 項の規定に基づき、過半数の委員に御出席いただいていることとなりますので、本日の会議が成立いたしておりますことを御報告させていただきます。

なお、今回の協議会も、草津市公共交通計画策定業務の委託業者である中央復建コンサルタンツ株式会社様に事務局として参加していただきますので、よろしく願いいたします。

次に、資料の確認をさせていただきます。

資料は先日郵送にて送付させていただきましたが、御持参いただいておりますでしょうか。お手元に資料がございませんようでしたら、事務局までお申し出ください。

本日の会議の資料は、次第、委員名簿、席次表、協議会設置要綱、協議会規約。

資料 1 が議第 1 号に関する資料で、一部修正がございましたので A 4 の資料が追加となっております。

資料 2 については、本日、机に置かせていただいております資料が議第 2 号に関する資料となります。

資料 3 が議第 3 号に関する資料、

資料 4 が報告 1 に関する資料、

参考資料として「まめバスマップ」および「まめタクマップ」となります。

なお、席次表、「帝産湖南交通株式会社路線バスに係る運賃改定について」に係る資料 5、近江鉄道株式会社様からの配布資料の「バス運転手募集」に係るチラシについては、当日配布とさせていただきます、机の上に置かせていただいております。

不足等ございましたら事務局までお申し出くださいますようお願いいたします。

それでは、ただいまより議事に入らせていただきたいと思います。議事進行につきましては、当協議会規約第 15 条第 2 項の規定に基づき、当協議会会長にお願いしたいと思います。

会長、よろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、私の方で進行させていただきたいと思います。

これから、議案の審議に入りますが、その前に、当協議会規約第22条第3項の、「議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が署名しなければならない。」と定められております。従いまして、恐縮でございますが、選任された委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、議案の審議に入ります。御審議いただく案件は3件でございます。

2. 議事

【会長】

まず、1つ目の議事であります「草津市地域公共交通計画の素案について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第1号「草津市地域公共交通計画の素案」につきまして、説明させていただきます。「資料1-1」を御覧ください。

前回の12月の協議会において、「草津市地域公共交通計画の骨子案」について、御承認をいただいたところであります。今日は、事前に委員の皆様にご意見照会をさせていただきました「草津市地域公共交通計画の素案について、御説明させていただきます。

本来ですと、交通計画の素案について、1つずつ丁寧に御説明させていただくべきところではありますが、時間の都合上、地域公共交通計画の素案のポイントとなる部分を御説明させていただいた後に、委員の皆様からの意見に対する反映状況等を御説明させていただきます。

まず初めに、素案の1ページ御覧ください。

素案の1ページから2ページには、「計画の目的と位置付け」を記載しております。1ページの2番「計画の区域」は、草津市全域とし、周辺自治体とも連携する事業もございますことから、「大津市、守山市、栗東市」と連携を図ります。

次に計画の期間についてですが、2024年度から2033年度までの10年間としますが、毎年、施策の取組状況の評価を行い、計画5年目となる2028年度に必要な応じて計画の見直しを行います。

次に、2ページを御覧ください。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、活性化再生法の一部を改正する法律に基づき策定するもので、「第6次草津市総合計画」に掲げる健幸創造都市を交通面から実現することを目指すものであります。

また、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通網形成計画」の発展版として、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の公共交通のあり方を示すための計画であり、策定にあたっては、地域公共交通の方向性を定めた上位計画および関連計画等との整合を図っております。

次に、「第6次草津市総合計画」では、SDGsの理念を踏まえ、多様なステークホルダーとの連携や目標の共有を図りながら、持続可能なまちづくりの実現を目指した取組をより一層進めることを目指しておりますことから、今回、新たに本計画においてもSDGsの観点から地域公共交通ネットワークの形成に関する基本的な方針等の取組を通じて、交通面から持続可能なまちづくりの実現を目指してまいります。

次に、素案の3ページを御覧ください。

本計画の策定前において、本市の地域公共交通は、「草津市地域公共交通網形成計画」に基づき、目標の達成に向けた施策を実施してきました。

そのため、本計画では、以下の流れに沿って、「草津市地域公共交通網形成計画」の検証、

評価を実施したうえで、社会情勢の変化等から「草津市地域公共交通網形成計画」で抽出した課題に新たに追加すべき視点を踏まえつつ、地域公共交通の課題を整理いたしました。

4～60ページでは、本市の地域および市民の移動の現状、地域公共交通の現状を分析し、「草津市地域公共交通網形成計画」策定後の主な変化を含め、地域公共交通を取り巻く状況を整理いたしました。

次に、61～98ページでは、市民や利用者、事業者のニーズを分析し、地域公共交通の改善すべき点を記載しております。

次に、99～109ページでは、上位・関連計画にて、地域公共交通に求められている方向性や考え方を抽出し、整理した内容を記載しております。

次に、110～118ページでは、「草津市地域公共交通網形成計画」に基づき、目標の達成に向けて実施してきた施策について評価・検証したうえで、本計画で引き続き取り組むべき施策や見直すべき施策を抽出するとともに、「草津市地域公共交通網形成計画」策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加すべき視点を記載しております。

次に、119ページ以降では、「草津市地域公共交通網形成計画」の検証、評価結果に加え、社会情勢の変化等から「草津市地域公共交通網形成計画」で抽出した課題に新たに追加すべき視点を踏まえ、本計画で新しく設定すべき地域公共交通の課題を整理の上、記載しております。

こちらの内容につきましては、前回の協議会の骨子案で御説明しておりますので、説明は割愛させていただきます。

次に、55ページを御覧ください。

今回の計画では公共交通の収支状況を新たに記載しております。記載理由としては、国の計画の運用で、国庫補助金を取り込んでいる幹線系統とフィーダー系統については、必ず公共交通の収支状況を記載するとともに、収支状況の改善を目標値にすることが定められています。今回の対象路線は、民間路線バスでは、近江鉄道が運行する近江大橋線、コミュニティバスではまめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、デマンド型乗合タクシーまめタクとなります。

まめバスは収支率が10～20％程度で推移しており、2022年（令和4年）10月～2023年（令和5年）9月でその収支差は約9,245万円となっています。近江大橋線で収支率が30～60％程度となっていますが、まめタクは収支率が特に低く、10％未満となっております。

次に、57ページを御覧ください。

こちらには、公共交通に対する財政負担の状況を記載しております。

こちら、先程の公共交通の収支状況と同様に、国の方で、計画への記載が定められておりますので、新たに記載しております。路線バスの近江大橋線やまめバス、まめタクは市の補助を含めて運行していますが、運行経費の増加やコロナ禍による運賃収入減により、公共交通に対する市の財政負担額は増加傾向にあります。

次に、109ページを御覧ください。

109ページから114ページまでは、前計画の検証と評価について記載しており、114ページ以降は、各施策の取組状況を記載しており、取り組み状況の検証、評価、今後の展開、また、今回の計画策定時に新たに追加すべき視点を一番右側に記載しております。

次に、114ページを御覧ください。

こちらには、前計画の3つの数値目標の達成状況を記載しており、現時点では、2番の運行路線数のみが数値目標を達成している状況であります。今回の地域公共交通計画においては、数値目標の指標の見直しを行います。

次に、118ページを御覧ください。

こちらには、前計画の検証、評価結果に加え、社会情勢の変化（地域・移動・地域公共交通の現状）や市民の移動ニーズ等を踏まえ、地域公共交通を形成する上での課題を整理しております。

前計画の6つの課題に加えまして、草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加した視点を太字で記載しております。

追加した課題としては、地域公共交通および担い手の維持・確保、移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上、地域公共交通の新たな需要創出、外出しづらい交通弱者の移動支援の4つとなっております。

次に、119ページを御覧ください。

本計画の基本理念としては、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」の基本理念を踏襲して「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現」と設定し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を図っていくことを目指します。

次に、地域公共交通計画に定める目標を御説明させていただきますので本日、お配りさせていただきましたA4の資料を御覧ください。事前に配布させていただきました資料から修正がございました。

本市における地域公共交通の課題を解決し、計画の基本理念および基本方針の達成状況を図るため、計画の目標、評価指標および数値目標を基本方針ごとに設定しました。

先日、委員の皆様にお配りさせていただきました資料から目標を一部修正いたしましたので、本日、お配りさせていただきました数値目標で御説明させていただきます。

まず初めに、基本方針1「利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成」の目標についてですが、1つ目が「地域公共交通に対する市の財政負担額」で、人件費・燃料費が高騰するなか、運行の効率化を図りつつネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の2023年（令和5年）の水準維持を目指します。

当初からの変更点といたしましては、対象事業をまめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタクのみとしておりましたが、幹線系統である近江大橋線にも市から補助金を支出しているため、近江大橋線を追加いたしましたことから、金額が増額となっております。

2つ目が「幹線系統・フィーダー系統補助路線の収支差」で運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減や収益増加を図ることで収支差の改善を図ります。幹線系統・フィーダー系統補助路線の収支差の2023年（令和5年）の水準からの改善を目指します。

当初からの変更点としては、運行経費から運賃収入や国庫補助金を差し引いた金額を設定しておりましたが、国庫補助金は年によって金額が異なることから、純粋な収支差を把握するためには、運行経費から収入を差し引いた金額が目標には適切であることから、変更いたしました。

3つ目が、「公共交通の利便性に満足している市民の割合」は前計画の目標を踏襲し、利便性の高い地域公共交通を構築することで、市民の公共交通に対する満足度の向上を目指します。前計画策定以降の5年間で満足している市民の割合は4.3ポイント増加しており、

今後も引き続き増加を目指します。

なお、1つ目と2つ目の目標については、国の方で目標値に設定することが義務付けられております。

次に、多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保に関する目標については、公共交通カバー率は現状で約91.6%と高く、今後、運行の効率化を図るなかでも日常生活を支える地域公共交通の現状維持を目指します。

次に、福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数についてですが、福祉分野等の地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の充実に向けて、福祉有償運送の登録事業者数、地域支え合い運送事業の送迎ボランティア人数、地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数の増加を目指します。

次に、公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数に関する目標についてですが、利用目的に応じて公共交通機関等を利用できるように公共交通機関の乗り継ぎ拠点の増加を目指します。

なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計5地域への拡大を図ること見据え、各地域における乗り継ぎ拠点数として志津地域と同程度を目指します。

次に、基本方針3「地域公共交通を支える体制・仕組みづくり」についてですが、公共交通の利用促進を図り、新型コロナウイルス感染症の影響前の利用者数までの増加を目指します。

なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計5地域への拡大を図ること見据え、各地域における利用者数として志津地域と同程度を目指します。

次に、「運転免許自主返納率（65歳以上）」の目標は自家用車に過度に頼ることなく、公共交通は自分たちで守り育てる意識を醸成し、運転免許自主返納率の向上を目指します。前計画策定以降の5年間で毎年の免許返納者数は64人増加しており、今後も引き続き増加を目指します。

地域・関係機関等との意見交換会の実施回数についてですが、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりに向け、地域や関係機関等との連携施策を検討する意見交換の場の増加を目指します。

意見交換の場として、各地域・交通事業者と年1回以上を目指します。

次に、128ページを御覧ください。

前章で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、施策メニューを定めました。計画期間内で推進するそれぞれの施策メニューの具体的な取組例、実施主体およびスケジュールを記載しております。こちらの内容について、前回の協議会で御説明をさせていただきましたので、説明は割愛させていただきます。

次に、131ページを御覧ください。

こちらには、基本施策に基づき、具体的な取り組み施策を記載しております。

前計画からの変更点といたしましては、計画の見直しに際し、各個別施策等の見直しや新規施策を追記したことに加え、前計画では、基本方針ごとに実施主体を記載しておりましたが、実施主体である関係委員の皆様から、各個別施策ごとに、実施主体を明確にしてほしいとの御意見が多くありましたことから、見直しを行いました。

最期にPDCAサイクルに基づく進捗管理の考え方についてですが、今後、本計画を推進していくうえでは、基本方針および目標の実現に向けた事業や取組の実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していくことが重要となります。

コロナ禍をはじめとする社会情勢や市民ニーズの変化、事業を進めていくなかでの新たな課題に柔軟に対応するため、PDCAサイクルの考え方に基づき、検証・見直しを行います。

次にA3の資料を御覧ください。

委員の皆さまからいただいた御意見について記載しています。

素案の36ページに草津駅や南草津駅のバス乗り場やまめタクの乗り場を掲載しておりましたが、帝産湖南交通の表示ができておりませんでしたので、修正させていただきました。

次に素案の52ページにつきまして、「対象を『会員登録を行った妊産婦』を『事前登録を行った妊産婦』に変更をお願いします」、また、「内容を『陣痛や破水などの緊急な病院への送迎をサポート』を『陣痛・破水が始まった妊産婦さんを産院の指示の下、安全に産院まで輸送するシステム』に変更をお願いします」との御意見をいただきました。

理由といたしましては、乗務員は不測の事態では医療行為はできないため、緊急時の場合は救急車を要請していただくことになるためです。

こちらにつきましても、修正させていただきました。

一部、表記が修正できていなかった点があったため、この後修正させていただきます。

次に素案の130ページから132ページにつきまして、「バス、タクシーの運転手不足、バス需要の低下、バス事業者の経営的な側面、県市の財政面からも、路線の縮小が進んでいくと思われます。そんな状況の中で免許自主返納、交通不便地への交通手段の補完、交通弱者への対応など草津市地域公共交通計画（素案）で改善案や新たな取り組みなどが織り込まれているところで一定成果はあがると思いますが抜本的な改革が必要ではないでしょうか。不便だから使わない、使ってもらえないから経営的に厳しくなる。負のスパイラルから脱却する手立てが必要だと考えます」との御意見をいただきました。

具体的な内容につきましては、バス自動運転技術の導入とバス専用道路への接続アクセスの整備として、旧草津川跡地を活用しバス専用道路を整備しバス自動運転を導入すると同時にバス専用道路路線への接続アクセスを整備すると御意見をいただきました。

こちらのメリットにつきましては、①利便性の向上や②環境への影響、③人手不足の補完、自動運転を取り入れることによる④新たな雇用機会の創出、⑤交通バリアフリーの拡大が挙げられております。

こちらの反映につきましては、運転手不足への対策や公共交通の利便性向上に向け、新たな移動手段として、自動運転やBRT等の新技術の調査研究を進める必要があると考えておりますことから、素案132ページ施策①の「ICTの活用や新たな技術の導入検討」の中で、関係機関と協議を行いながら、まちづくりや道路整備等の視点を踏まえながら具体的な方針を検討してまいりたいと考えております。

次に、「2ページ」を御覧ください。

「法律上可能かどうかわかりませんが、朝夕の利用者は通勤・通学が多いが昼間は少ない路線の運行について、その時間帯は、まめバスで運行し料金も下げる。または、例えば自転車も積めるバスにするなど、サービスに付加価値をつける」との御意見をいただきました。

メリットといたしましては、①燃料費のコスト削減、②運転手の負荷軽減、③交通バリアフリー拡大が挙げられております。

この御意見への反映方針といたしましては、昼間の時間帯だけ路線バスではなく、まめバスを運行することは法律上可能ですが、一部の時間帯で路線バスをまめバスの車両に変えて運行することは、現在のバス運転手不足や労働時間の短縮の中で対応が可能か、また、ま

めバスの運行基準等との整合を図る必要がありますことから、他の自治体の事例等も踏まえながら、調査、研究してまいります。

その他の公共交通を利用したくなるようなサービス提供等につきましても、交通事業者と連携のうえ、具体的な取り組みを検討していきたいと考えております。

利用者の少ない時間帯の利用促進は喫緊の課題と捉えておりますので、素案148ページ施策⑨の「モビリティ・マネジメントの推進」において、無料乗車券の配布等を通じた乗車機会の創出、継続利用の促進を今回の計画に新たに反映しております。

次に素案の132ページにつきまして、「126ページの『7. 4地域公共交通計画の目標』基本方針②目標⑥において、『公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数』を7か所から35か所以上へ増加することを掲げられています。地域に最適化した移動手段を導入し、それらを有機的につなげるために『乗り継ぎ拠点』を整備していく方針は、利用者の利便向上や持続可能性の観点から効果的であろうと思います。このため、利用者の更なる利便向上に向け、『運賃割引サービス』の一環として、エリア運賃やサブスクリプションの検討を施策に追加できませんでしょうか」という御意見をいただきました。

こちらにつきましては、運賃体系や運賃割引については、関係機関との協議のうえ、検討を進めていくことになります。

計画への反映といたしましては、素案131ページ施策①の「持続可能な公共交通ネットワークの形成」において、「関係機関との協議のうえ、エリア運賃やサブスクリプションを含め、利用しやすい運賃体系や割引施策を検討します」との記載を行いました。

次に素案の153ページの「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」につきまして、「運転免許証返納の環境づくりに関して、自主返納ができない大きな理由としては、買物ができない、畑作業ができない、救急時の対応ができないというものがある。その対策として、年間のタクシー利用の割引向上や、軽自動車の代行運転の実施を検討できないか」と御意見をいただきました。

こちらへの対応につきましては、現行の支援策だけでは不十分であると考えておりますことから、素案153ページの施策⑩の個別施策「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」の中で、提案内容も踏まえながら、高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備や支援策の拡充について、県・市・交通管理者・交通事業者で連携し、更なる支援策の拡充を組み込みました。

また、「移動支援と当該制度の情報提供等を行い、運転免許証を自主的に返納しようとするきっかけづくりを図ります。」との1文に「『お試し自主返納』等の施策を紹介するなど」との記述を追加してもらいたいと御意見をいただき、素案に反映させていただきました。

最後に、素案の155ページの「(3) 地域と連携したバス車内のにぎわい創出（バス利用の付加価値の提供）」につきまして、「高槻市の小学生によるラッピング事例は良いと思います。誰もが乗れるバスであることをもっともっとPRしてくださればと思います」との御意見をいただきました。

こちらの素案への反映につきましては、今年度に近畿運輸局からもまめバスへのラッピングの提案がございましたことから、他の自治体の事例も参考にしながら、まめバスがより市民に親しみを持っていただき、現在よりも利用していただけるように、小学生によるラッピングや車内広告の活用等、公共交通の利用促進・付加価値の提供に向けて関係機関と連携して取り組んでいきたいと考えております。

素案についての説明は以上になります。

最後に、草津市地域公共交通計画の策定期間の変更についてです。

本市においては平成30年10月に策定した「草津市地域公共交通網形成計画」を「草津市地域公共交通計画」として新たに策定するものでありますが、令和5年10月1日に地域関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進めるための法改正がなされたこと等から、当該計画の内容や策定期間、パブリックコメントの実施時期を当初の予定から変更するものであります。

スケジュールについては、当初のスケジュールでは、12月に素案の承認をいただき、1月にパブリックコメントを実施する予定でありましたが、先程の変更理由により、本日、協議会で承認をいただけたら、市内部への照会等を行い、4月にパブリックコメントを実施した上で、最終的には令和6年5月下旬から6月上旬には当該計画を策定いたします。

事務局からの説明は以上となります。御審議賜りますようお願い申し上げます。

【会長】

ありがとうございました。詳細に委員等の御意見も整理して反映されていたかと思えます。ただいまの事務局案について、委員の方から御質問や御意見を賜りたいと思っております。

【委員】

ただいまの説明の中で免許証の自主返納に対する回答があり、具体的には支援制度を拡充・継続していくということですが、私自身自主返納できない理由として、「買い物ができない、畑作業ができない、緊急時の対応ができない」ということがあり、その対策として、現行の補助制度を2年間くらい増やすことはどうかと提案しました。それに対する結果はどうなったのでしょうか。

【事務局】

年間のタクシー利用割引向上について、現在、運転免許証を自主返納された方は、タクシー料金の10%割引が適用されます。特に期間はございませんが、滋賀県のタクシー協会に入っておられる事業者については、均一の割引になっております。引き続き、タクシー協会、各運行事業者に割引率を上げることができるのか、検討してまいりたいと思います。

軽自動車の代行運転の実施については、実際にやっておられる自治体があるのか。また、法律上できるのかも含めて、引き続き調査をしていきたいと思っております。

【委員】

検討していただくのは結構なことですが、現状、具体的な支援策になっていないと感じています。私も83歳で免許証の自主返納をしたのですが、私の仲間には自主返納をしたいけれども、なかなかできないという声をよく聞きます。実現が難しい点はあるかもしれません

が、自主返納を増やすためには、支援策を具体的に考えた方が良いのではないかとということで提案させてもらいました。

【委員】

提案した内容を取り込んでいただき、ありがとうございました。

福祉有償運送の事業者の数ですが、運営協議会に登録されている事業者だけです。それ以外に、私どもも43条や78条による許可・登録で実施している事業者や、福祉タクシー事業者もあるので、その数字も実績として挙げていただくと良いと思います。3事業者だけでは到底、賄いきれていない状況です。

また、先日、近畿運輸局主催のジャパントクシーの検討委員会があり、その中で乗車拒否率がすごく高いという話が出ました。これは乗務員の問題ではなく、ジャパントクシー自体に問題があり、乗降に時間がかかる、電動車いすが乗りにくいといった課題があるため、乗車拒否が全国的に起こっていて、大きな問題になっています。

現在のジャパントクシーは、ユニバーサルデザイン（UD）の車両になりますが、新たなUDタクシーの基準が見直される方向にあります。今後は、電動車いすも乗りやすい、後ろから乗るタイプのタクシーの導入を市として進めていただけないでしょうか。

製造されている方がおっしゃっていたのですが、横から乗せにくい理由は、スロープが歩道の形状に対応していないからということでした。道路と歩道が同じ高さになっていて、その間に縁石があるため、道路側だけではなく、歩道とも段差があります。そのため、スロープを伸ばさなければならぬ手間がかかっています。電動車いすでは、座席のスペースが狭いので、横から乗りにくいです。

現在、基準の見直しがされているので、後ろから乗るタイプのUDタクシーの導入を主に進めていただいたほうが利便性は上がると思います。

【事務局】

ジャパントクシーについては今年度、地域にまめタクの件で協議させていただいている中で、課題もあると聞いております。課題については、対応されている事業者にも共有をさせていただき、どんな方でも乗りやすい公共交通が実現できるように進めてまいりたいと思っております。

有償運送について、現在、登録事業者が3事業者になっており、利用者からも3事業者に電話をしたが、手が回らないので断られたというお話もいただいております。現在、有償運送に登録したいという事業者からも相談を受けているので、目標で1つでも事業者が増えるようなかたちにはしております。

ただし、前回の協議会でもお話があったとおり、まずは公共交通を使っただけのよう、利便性向上の改善をした上で、公共交通を使えない方については、有償運送を御利用いただけるような環境を整えていきたいと思っております。

【会長】

事務局は計画に記載されている3事業者以外にも、有償運送をしている事業者のデータをお持ちなのでしょうか。

【事務局】

実質的な数字までは把握していませんが、事業者から電話や窓口での御相談があるので、3事業者以外にも有償運送に興味を持っている事業者がいることは把握しております。

【会長】

できるだけ、事務局はデータとして把握しておくことが望ましいと思います。

【委員】

介護タクシーの事業者の数ですが、草津市内に営業所がある、4条許可の事業者数および43条の特定運送の事業者数については把握しており、データの提供は可能なので、草津市と協議させていただきます。ただし、福祉タクシーについては、営業区域が滋賀県になるので、整理の仕方については、草津市の事業者だけにするのかも含めて、調整させていただきます。

委員から御説明があったUDタクシーの勉強会について、今年は出席できなかったのですが、去年、参加させていただきました。いわゆる横乗りの問題に関して、どうしても時間がかかってしまう、後ろから入れるのが難しい等の構造的な問題があることも認識しております。一方で、様々なタイプの車種が出ており、UDタクシーの認定について議論が進んでいることもあるので、そういった情報があれば共有させていただきたいと思います。

【会長】

ほかに御発言はございませんか。委員から出た御発言の趣旨を吸い上げて、より良い方向に持って行っていただければと思います。

この素案は現時点で修正はしなくても、ここに書いてあることを着実に進めていただきたいと思います。ほかに御発言がないようでしたら、お諮りしたいと思います。御承認いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。それでは第1号議案は承認とさせていただきます。

続きまして、2つ目の議事であります「まめバス・くるっとバス・まめタクの運行基準に

ついて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第2号「まめバス・くるっとバス・まめタクの運行基準」につきまして、説明させていただきます。「資料2-1」を御覧ください。

現在、草津市内の交通不便地における市民の移動手段の確保や公共交通の利便性向上等を図るために、コミュニティバスまめバス、「草津・栗東・守山くるっとバス」、デマンド型乗合タクシーまめタクを運行しているところでありますが、今回、草津市地域公共交通計画を策定するにあたり、「まめバス・くるっとバス・まめタク」の公共交通における役割を整理するとともに、運行基準を改めて設定いたします。

それでは、「1. まめバス・くるっとバス・まめタク」の役割についてですが、本市では、平成25年度からまめバス、くるっとバス、令和2年度からは新たな移動手段、公共交通としてまめタクの運行を開始しております。当該事業を継続して進めていくために、以下のとおり公共交通における役割を整理いたします。

まず初めに、まめバスは、路線バスでカバーできない交通不便地における市民生活に係る移動を中心に支え、くるっとバスは、運行区域が草津市、栗東市、守山市の3市となっているため、路線バスでカバーできない交通不便地における市民生活に係る地域間の移動を中心に支えるものとします。

最後に、まめタクは路線バスやまめバスでカバーできない交通不便地における生活・交通拠点と既存地域間など、市民生活に係る地域内の移動を中心に支えるものとします。

次に、説明の中でも出てきております交通不便地の考え方についてですが、交通不便地とは、鉄道駅や路線バスの停留所といった公共交通機関の発着場所から、一定以上の距離がある地域を指します。交通不便地の基準となる距離は、これまでの考え方を踏襲し、本市において以下のいずれの条件にも該当しない区域を交通不便地といたします。

1つ目の鉄道駅については、草津市地域公共交通計画の間連計画である「草津市立地適正化計画」において、鉄道駅から800mは徒歩圏とされていることから、鉄道駅から800m圏域外を交通不便地とします。

2つ目の路線バス、まめバス、くるっとバスは、これまでの考え方と同様に300m圏域外を交通不便地とし、路線バスについては、1日の運行本数が4便以下の停留所は除くものとします。

3つ目のまめタクについては、地域内運行であることに加え、路線バスやまめバス等でカバーできない住宅街等を運行し、また、利用者が65歳以上の高齢者がほとんどであること等を考慮し、停留所から100m圏域外を交通不便地とします。

これらの条件が1つでも該当する場合は、交通不便地の対象には該当いたしません。

次に右側のページを御覧ください。こちらは、先程の交通不便地を地図上で表したもので

あり、市内を運行する公共交通でどのくらいの人口をカバーできているかを表したものが、公共交通カバー率となります。令和2年度の国勢調査の人口をもとに、公共交通カバー率を算出した結果、公共交通カバー率は91.6%となっております。滋賀県の現状の公共交通カバー率が75.5%となっておりますので、高水準となっておりますが、現状よりも水準が高められるように努めて参りたいと思います。

次に、「資料2-3」を御覧ください。

まめバス、くるっとバス、まめタクの運航継続基準について御説明させていただきます。

まめバス、くるっとバスは、路線の継続や見直しに係る運行基準を設定しておりますが、新たな基準を設定するとともに、令和2年に運行を開始したまめタクにも運行基準を設定します。

まず初めにまめバス、くるっとバスの運航継続基準については、2つの条件がございます。1つ目がこれまでの基準と同様に、「前クール期間（直近3年間）における各路線の利用実績の平均値」を、次のクールの目標利用者数とします。継続および見直しの判断基準としては、1クール（3年間）に1回でも目標を達成することができれば、次のクールも運行を継続するものとし、3年連続で目標利用者数を下回った場合、「路線の見直しまたは廃止」、「代替施策の導入」を検討します。

次に、今回、新たに導入する基準としては、「各路線における1便あたりの平均利用者数が年間2名以上」とします。1クール3年間のなかで、「各路線における1便あたりの平均利用者数が年間2名未満」となった時点で、該当の路線は「路線の見直し」を行います。

今回、当該基準を追加した理由といたしましては、まめバス・くるっとバスはフィーダー補助金（国庫補助金）を取り込んで運行しておりますが、当該補助金の対象基準が「1便あたりの平均利用者が年間2名以上」であり、当該基準を下回った場合、国庫補助金の対象外となることから、運行ルートやダイヤの見直しなど、利用者が増加できるように路線の見直しを行います。

次に、「資料2-4」を御覧ください。

まめタクの運航継続基準について御説明させていただきます。

まめタクは、これまで実証運行や本格運行移行時の目標値は設定してきましたが、今後、事業を継続していくにあたっての目標値を設定しておりませんでしたので、今回、運航継続基準を設定いたします。

運航継続基準の目標値としては、これまでの本格運行移行時に採用しており、志津学区等の利用者にも浸透している運行率を採用します。

こちらまめバスと同様に、既存路線については、前クール期間（直近3年間）における各路線の運行率の平均値を、次のクールの目標運行率とします。

継続・見直しの判断基準といたしましては、1クール（3年間）に1回でも目標を達成することができれば、次のクールも運行を継続し、3年連続で目標運行率を下回った場合、「路線の見直しまたは廃止」を検討します。

次に、新規路線の運行継続基準の設定につきましては、新規路線は地域によって人口等の地域の特徴が異なるため、導入後の最初のクール期間（3年間）における各路線の運行率の平均値を、次のクールの目標運行率とします。継続および見直しの基準については、第2クール以降の「継続・見直し判断基準」については、既存路線と同様の基準とします。こちらの基準は、直近ですと、令和6年4月から笠縫東・常盤・山田学区の新規導入する路線で採用いたします。

まめバスとまめタクが異なる目標を設定している理由といたしましては、まめバスは定時定路線で決められた便を利用者がおられなくても運行することから、効率的に利用者を輸送するためには、できるだけ多くの方に乗っていただく必要があることから、目標利用者数としております。まめタクについては、完全予約制になっており、利用者が使いたい時に運行する形になっておりますので、市にとっては、動かなかった分経費の削減にも繋がります。このことから、どのくらいで運行したか、また、どのくらい効率的に運行できたかを判断するには、運行率が適切であると考えておりますことから、実証運行時から運行率を引き続き、採用したいと考えております。

次に、まめバス等の新規導入・見直しの検討についてです。

これまで、まめバスやまめタクは、交通不便地を抱えておられ、移動手段に困っておられた地域からの要望や意見に基づき運行しておりますが、今後もまめバス等の新規導入や既存路線の見直しの要望が出てくる可能性があることから、地域や市民、また行政が同じ認識を持って検討を進められるように、まめバス、くるっとバスやまめタクの新規導入や、既存路線の見直しに関する提案や要望を受けた際には、下記の手順で地域住民、行政、運行事業者が協議を行い、実施の可否も含めて検討を行います。また、この流れについては、地域や市民とも共有をいたします。

まず初めにステップ①は、地域住民からの要望書の提出です。これは、まめバス等の要望がある地域が、地域住民の公共交通に対するニーズや意見を取りまとめ上で、地域としての要望内容を要望書として提出していただきます。

次に、ステップ②では、要望書を受理した行政は、要望のあった地域が交通不便地に該当するのかなど、地域の現況把握や、公共交通の利用状況を確認します。また、要望内容が実施可能かを交通事業者に相談します。

次に、ステップ③では、ステップ②で行った地域の現況把握や交通事業者の意見をもとに、行政で「運行の必要性があるのか」を判断いたします。

「運行の必要性がある」と判断した場合は、ステップ④の地域住民のワークショップへと移行します。また、行政では利用者のニーズや動態調査を行い、調査の結果をワークショップ等の際に地域へ情報提供いたします。

また、「運行の必要性がない」と判断した場合は、地域住民へ代替手段等を提示、または困難な旨を回答します。

次に、ステップ④では、具体的にどのような対策をするかを検討していくにあたり、地域

住民や行政が参加したワークショップを実施します。

ワークショップを実施するにあたり、地域主体の「検討委員会」を設立いたします。メンバーとしては、関係町内会、地域住民、地域のまちづくり協議会、行政などとなっております。当該検討委員会の設立後は、ワークショップを実施し、運行ルートやダイヤ、停留所の位置等の運行内容（案）を検討します。最終的には、ワークショップで決定した対応策を記載した提案書を行政に提出していただきます。

次に、ステップ⑤草津市地域公共交通活性化再生協議会において、提案書の内容で実証運行を実施することについて、承認を得ます。承認がいただけましたら、議会へ報告を行った上で、実証運行を開始します。

次に、実証運行の結果、本格運行に移行するか、導入を見送るかについて草津市地域公共交通活性化再生協議会で、承認をいただきます。

以上が、まめバス等の新規導入・見直しの検討の流れとします。

事務局からのまめバス・くるっとバス・まめタクの運行基準に関する説明は以上となります。御審議賜りますようお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。まめバス・くるっとバス・まめタクの役割を整理した上で、運行基準を超えているものは継続し、役割によって若干違った視点も必要なので、今回の提案が行われたということです。ただいまの説明について、御質問や御意見があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委員】

交通不便地の考え方で、「以下のいずれの条件にも該当しない区域とする」となっています。例えば、「停留所から300m圏域外」となっていますが、「圏域外に該当しない区域」と圏域内が交通不便地になり、逆になってしまうので、「外」を取るべきだと思いました。

もう1つ、役割分担そのものではないですが、令和6年4月から常盤学区等で、新たにまめタクの運行を考えられていると、前回の協議会で御説明がありました。先ほども少しお聞きしましたが、今回示された計画の素案の56ページで、まめタクの収支率がほかにならべて極めて低いというデータが明確に出ています。

行政負担の軽減という一定の効率化を目指して、まめバスからまめタクへの変更を検討される中で、運行費が大きく違うと思われそうですが、収支率だけを見ると、運行費の軽減に繋がるのか、不安になってしまうので、もう一度、この点について考え方をお教えいただければと思います。

【事務局】

1つ目の交通不便地については、記載が誤っているので、修正いたします。その上でパブ

リックコメント等をさせていただきます。

2つ目について、行政としては税金を使って事業をしているので、やはり収支率を上げるのが大事だと思っております。収支率を上げるためには、乗合を増やしていく必要があると思っておりますので、乗合が増えるよう、地域には促進していきたいと思っております。ただし、目標に関しては、今まで利用してきた運行率で進めさせていただければと思っております。

【委員】

今回の運行率の話は、志津学区の考え方と同じで、運行率を示すことで実際に利用されているかどうかが明確になり、地域で必要か不要かの話ができるので、指標としては適切だと思います。

私が申し上げているのは、まめバスからまめタクに令和6年4月から切り替える理由の1つが運行経費の削減だったと思っています。ただ、今回新しく出されたデータの中で、まめタクはまめバスに比べると、収支率が極めて低い状況がわかっている中で、本当に全体の運行費減に結びつくのかという不安があります。事務局は、運行費は下がるというお考えなのでしょうか。

【事務局】

御質問いただいたように、確かに、まめタクは大量輸送ができない点があるため、単価で見ると非常に高い交通手段になってしまうと事務局としても認識しております。

ただし、まめタクを導入する地域については、バスを走らせてもほぼ空の状態ですら走ってしまうような地域であり、地域の方にヒアリングをさせていただいて、毎回は乗れないけれども、移動手段に困っているというお声を聞いた上で、役割分担として地域内交通という位置づけでまめタクを導入していくことになっております。

今後、公共交通に慣れ、利用が進むような土壌ができて、まめバスを運行したときよりも運行費がかかる状況になった場合は、当然、その時点でまめバスに戻す議論を踏まえた上で、地域交通を考えることになると思います。まめタクのツールを用意することで、公共交通のカバー率を上げるというのが1点です。費用が逆転する状況になったときには、再度、まめバスに戻すフェーズを検討するということで進めていければと考えております。

【委員】

よくわかりました。最後ですが、まめバスからまめタクに変わるタイミング、その基準というのは、今回、新しく設定された年間2人という数値が必要になるとあってよろしいですか。

【事務局】

はい、そうです。基本的には、年間の平均利用者数が2人を3年間下回った時点で、まめタクへの移行も視野に入れながら、あとは地域のニーズもあると思うので、そちらを加味しながら検討していきたいと思っています。

【会長】

委員からの最初の御質問の件ですが、2つの修正方法があると思います。表になっている「地域外」の「外」を取るか、それから、「外」を残して、表の上の文章を「該当する区域とする」に修正するかということです。表だけを見ると、不便地の考え方なので、「圏域外」という表現は残しておいたほうがいいかもしれません。

いちばん簡単な方法は「外」を取ればいいのです。ただ、不便地の考え方を残して、「外」を残すのも1つの考え方です。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。特に御質問等がなく、御異議がないようでしたら、議事案件なので、お諮りしたいと思います。運行基準を改定することに御異議はございませんか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。それでは第2号議案は承認とさせていただきます。

【会長】

続きまして、3つ目の議事であります「志津学区等におけるデマンド型乗合タクシーまめタク事業について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。それでは、議第3号「志津学区等におけるデマンド型乗合タクシーまめタク事業」につきまして、説明させていただきます。「資料3-1」を御覧ください。

志津学区等においては、現在、地域内路線である青地笠井線、追分線、山寺新田線、馬場線、岡本線、草津駅接続路線である草津駅山寺新田線の合計6路線を運行しておりますが、令和6年4月から笠縫東・常盤学区および山田学区でのまめタク運行、まめバス商店街循環線の一部運行取りやめがされること等に伴い、運行内容を変更します。

変更内容につきましては、4点あり、変更日は令和6年4月1日からを予定しております。

まず、1点目は、ショートカットルートの設定です。こちらは全路線が対象であり、運転手および利用者の安全面を考慮し、車両の切り返しが必要な経路等の一部の区間は予約が入っていない場合、ショートカットルートをするものです。これは、笠縫東・常盤学区およ

び山田学区でのまめタク事業でも同様に設定されており、ショートカットルートとなる運行経路の詳細については、後ほど御説明させていただきます。

次に、2点目は、運行日の追加です。こちらは全路線が対象であり、現在は月曜日から金曜日までの平日のみの運行となっておりますが、地域からの要望として、休日にも買い物に行きたい、休日にまちづくりセンターで開催される行事に行けるようになりたい等の意見がありましたことから、運行日に土曜日を追加します。

次に、3点目は、路線延伸です。こちらは、地域内路線の青地笠井線が対象であり、まめバス「商店街循環線」の東草津地域への運行が令和6年3月31日をもって取りやめとなることに伴い、代替の移動手段として、東草津地域の近くを運行しているまめタク「青地笠井線」を延伸するものです。延伸する運行経路の詳細については、後ほど御説明させていただきます。

最後に、4点目は、便数の増便です。こちらは、草津駅接続路線の草津駅山寺新田線が対象であり、現在は1日2便の運行となっておりますが、地域から利便性向上のために増便の要望があることに加え、各タクシー会社への輸送人員調査等の結果、1日2便の運行では交通事業者に大きな影響を与えないと判断できましたことから、1日4便の運行に変更します。

なお、増便後についても、交通事業者の利用状況等を踏まえ、引き続き交通事業者等の関係機関と協議を行い、既存の公共交通への影響については、令和6年4月から9月までの半年間における利用人数や運賃収入等の動向を分析し、判断してまいります。

ページをめくっていただき、路線図を御覧ください。

こちらは、地域内路線5路線の路線であり、路線図上点線で表示されている部分がショートカットルートとなります。また、青地笠井線について、黄色の丸で示されている「上東児童遊園前」、「大上歯科前」、「砂原会館前」、「柳橋前」、「高樋」の停留所が新規停留所となり、当該停留所を運行するために延伸する予定であります。なお、停留所についてはまめバス「商店街循環線」で利用していた停留所をそのまま利用し、路線の延伸により、青地笠井線の運行時間は19分から26分へと変更となります。

ページをめくっていただき、草津駅接続路線の路線図を御覧ください。

こちら、地域内路線と同様路線図上点線で表示されている部分がショートカットルートとなります。

なお、これまで説明した変更内容は現時点での案であり、運行事業者や地域等の関係者との調整等の状況により、停留所の設置位置等の軽微な変更が生じる場合がありますが、その変更につきましては、事務局の一任とさせていただきたいと思います。

事務局からの説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問や御意見があれば承りたいと

存じますが、いかがでしょうか。

説明があったように、運行事業者といろいろと議論していく必要があるため、大きなことでない限り、事務局に任せざるを得ないかと思います。

【事務局】

先ほどのまめタク事業の説明の中で、まめバス「商店街循環線」の東草津地域への運行取りやめに伴い、「青地笠井線」を延伸するとお話しいたしました。いま、財政部局等と調整しているところで、地元へもこれから入っていく状況です。

予定としては4月から運行したいと事務局側は思っているのですが、財政部局との調整次第では、開始できない場合もあります。その場合は、開始時期が遅れることとなりますが、4月からの運行開始を目指す今回、挙げさせていただいております。もし変更になりましたら、内容等をお伝えさせていただくので、御了承いただければと思います。

【会長】

今の追加説明を踏まえて、再度お話ししたいと思います。財政部局との折衝も非常に重要なことで、今後、どのようなサービスが提供できるのか、まだ様々な問題があります。事務局からの御提案に基づいて、鋭意努力されるということなので、皆様方、よろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

ありがとうございます。それでは、承認ということにいたします。本日、予定されている議事案件については終了となります。

3. 報告

【会長】

それでは、次に、報告案件に入ります。報告いただく案件は1件でございます。報告案件の「デマンド型乗合タクシーまめタク事業について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。それでは、報告1「デマンド型乗合タクシーまめタク事業」につきまして、説明させていただきます。「資料4」を御覧ください。

デマンド型乗合タクシーまめタク事業につきまして、2点報告がございます。

まず、1点目は笠縫東・常盤学区および山田学区におけるまめタクの運行事業者についてです。

笠縫東・常盤学区および山田学区におけるデマンド型乗合タクシーまめタクについては、令和5年12月7日に開催した協議会で承認いただいた運行概要に基づいて、運行事業者選定のため令和6年1月10日にプロポーザル審査会を行った結果、「近江タクシー株式会社」に運行事業者が決定いたしましたので、報告します。

なお、こちらのまめタクについては、令和6年4月1日から運行予定です。

2点目は志津学区におけるまめタクの停留所移設についてです。

志津学区等を運行するまめタク「岡本線」については、地域から利用者ニーズや利便性向上の観点から停留所移設に係る要望がありましたことから、運行事業者等の関係者と協議を行った結果、下記のとおり移設することとなりましたので、報告します。

事務局からの説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問や御意見があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

特にないようなので、報告については以上とさせていただきます。

4. その他

【会長】

最後に、その他案件の「帝産湖南交通株式会社路線バスに係る運賃改定について」、帝産湖南交通株式会社様から御説明をお願いします。

【委員】

貴重なお時間をいただき、ありがとうございます。運賃改定ということで、草津市民の皆さまにも影響のある話なので、資料に基づいて御報告いたします。

「帝産湖南交通株式会社（代表取締役：喜多 正美、本社：滋賀県草津市）は、1月12日（金）、国土交通省近畿運輸局長に対して、市町村コミュニティバスを除く帝産湖南交通の一般路線バスについて、下記の通り申請いたしましたのでお知らせいたします。何卒御理解を賜りますようお願い申し上げます」という報告になります。

申請理由について、「弊社では、消費税増税に伴う運賃改定を除き、1997年11月より路線バス運賃は据え置いて事業を継続してまいりました。26年前の運賃改定以降、少子高齢化、人口減少、マイカーの普及などが進行し、バス利用者が以前に比べ大幅に減少しております。その状況下において、2020年からの新型コロナウイルス感染症により人流が抑制され、またテレワーク等の新しい生活様式が定着したため、コロナ禍以前のバス利用者が見込めないため収入の回復が非常に困難な状況にあります。他方、近年の燃料価格をはじめとした物価高騰が著しく当社の経営を圧迫しており、ダイヤの減便、不採算路線の整理を行う等の対策を行ってまいりました。深刻な運転士不足の中、労働時間の上限が課せられる2024年問題の対策として運転士の労働環境の改善、また老朽化した車両の代替、安全確保のための設備投資、バスロケーションシステムの維持、およびICカード導入等の利便性向上施策等、安全及びサービスの維持向上を推し進めていくためには、運賃改定による改善が必要と判断し、申請に至りました」という内容になります。

運賃の申請概要について、2024年1月12日（金）に申請をいたしました。改定の実施予定日を4月1日（月）ということをお願いしたく申請しております。申請対象路線は、帝産バスの一般路線バス全線ということにさせてもらっています。

上限運賃の平均改定率、実施運賃の平均改定率については、説明を省略させていただきます。初乗り運賃は、現状180円に設定させてもらっていますが、40円アップの220円を初乗りとして、区間によっては、40円～60円アップと大幅な値上げになるのですが、資料の「主要区間の運賃（予定）」のように設定をさせてもらっています。このようなかたちで現在、申請をしておりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。運賃改定について、御報告いただきました。そのほかに、この機会に委員の皆様方から何かお伝えされることはございますか。

なければ、以上をもちまして本日の会議は終了とさせていただきます。委員の皆様、どうもありがとうございました。事務局へお返しいたします。

5. 閉会

【事務局】

会長、議事進行をありがとうございました。また、委員の皆様には、活発な御意見を頂戴いたしまして誠にありがとうございました。

それでは、これをもちまして第 3 1 回草津市地域公共交通活性化再生協議会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。