

第 3 5 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 0 月 3 1 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

第35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10月31日（木）14時00分～15時45分

■場所：

草津市役所2階 特大会議室

■出席委員：23人

塚口委員、轟委員、福島委員、片岡委員、加藤委員、辻委員、南委員、宮下委員、
北村委員、新委員（長瀬代理）、布施委員、辰野委員、野村委員、糸委員、
池田委員、山路委員、駒井委員、若月委員、妹尾委員、田中郁代委員、金森委員、
黒川委員（有村代理）、松尾俊彦委員

■欠席委員：5人

池崎委員、古澤委員、松尾武文委員、前野委員、田中三男委員

■事務局：

一浦部長、杉田副部長、岸本課長、小島補佐、赤山主査、河村主任、香林主事

■随行者：

なし

■傍聴者：

なし

■その他：

守山市（都市経済部都市計画・交通政策課 川端次長、大崎主任）

1. 開会

【事務局】

～開会～

【事務局】

～挨拶～

【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。なお、現在のところ傍聴の方はおられません。

続きまして、「草津市地域公共交通活性化再生協議会規約」第17条第1項の規定では、総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。とされておりますが、本日は、委員28名中23名の出席でございますので、本日の会議が成立していますことを御報告いたします。

なお、今回事前に御欠席の御連絡をいただいております3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、併せて御報告させていただきます。また、先ほど2名の委員様から欠席の連絡がありましたので併せて御報告させていただきます。

次に、資料の確認をさせていただきます。

事前に紙でお渡しさせていただきました委員様のなかで、お手元に資料がございませんでしたら、事務局までお申し出ください。よろしければ確認に移らせていただきます。

資料は、次第・委員名簿・協議会設置要綱、協議会規約、左上に報告1と記載の資料、同じく報告2及び報告3の資料、その他案件であります「運賃改定について（草津市）」になります。

また、別途皆様の机の上に、席次表、まめバスマップ・まめタクマップ、右上に2章乗合バス運賃施策の事例と記載の資料を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。

なお、報告3「守山市デマンド型乗合タクシー「もーりーカー」の草津市域への延伸について」ですが、こちらは後ほど守山市様に御入室いただき、御説明いただくものでございますので、よろしくお願いいたします。

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、当協議会会長の会長に議事進行をお願い

したいと思います。会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

2. 報告

【会長】

私の方で進行させていただきたいと思います。

本日の議題は、報告案件が3件ございましてきちんとした報告を受けて意見を戦わせて、最終的にということだと思いますので、本日御出席の皆様に対してそれぞれの立場から御意見をいただきまして、そして次のステップに進めればと思いますので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名以上が記名押印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、本日は選任された委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

それでは、報告案件に入ります。報告いただく案件は3件でございます。

まず、報告1の「民間送迎バスを活用した補助的交通の実証運行について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい、議長。報告1「民間送迎バスを活用した補助的交通の実証運行について」、資料に基づき私から説明させていただきます。

報告1の表紙をめくっていただき、「資料1」を御覧ください。

報告1につきましては、草津市矢橋町にございます、社会医療法人誠光会、淡海医療センター様の送迎バスを活用した補助的交通の実証運行について、今後の方針を報告させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、草津市地域公共交通計画との整合についてですが、本事業は、3つございます交通計画の基本方針のうち基本方針2の「多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）」に属するものでございます。病院送迎バスは、計画で掲げております将来の地域公共交通ネットワークのなかで、地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段、補助的交通の役割を担い、既存バス路線との輻輳を避けつつ、検討を進めることとしております。

次に、事業概要についてですが、内容としましては、社会医療法人誠光会様の送迎バスを活用し、昨年度誠光会様が実証運行を行って現在休止中の「草津北ルート」を再編し、広く

市民が利用できるようにすることで、生活交通が確保できないか実証運行を行うものです。右の図でいいますと、上の常盤まちづくりセンターから下の病院までを結ぶ赤い点線ルートが「草津北ルート」になります。誠光会様では、その他にも草津駅直行、草津循環、南草津駅直行のルートも運行されています。事業効果としましては、市民にとって、移動手段の充実や外出機会の創出に繋がるものと考えております。運用方法としましては、利用対象者の制限は設けず、利用料金は無料、乗降制限につきましても、どの停留所でも乗降いただけるものとなっております。送迎バス他ルートは乗降のいずれかを淡海医療センターで行うものであるため、ここが通常の送迎バスと大きく異なるポイントとなっております。

運行体制といたしましては、誠光会様と市で協定を結び、誠光会様が運行主体となって誠光会様所有の車両で運行いただく想定です。誠光会様と湖南メディカル・コンソーシアム様の関係性は他ルートと同様の体制となります。

裏面の説明をさせていただきます。草津北ルートの再編および利用促進についてです。誠光会様、近江鉄道様との調整の結果、再編した草津北ルートのみで実証運行を行うことにさせていただいた経緯がございます。近江鉄道様、誠光会様からいただいた意見といたしましては、近江鉄道様からは、草津北ルート以外は路線バス、主に「南草津西口線」と重複しており、運行時間が似ている便もあるため、既に送迎バスに利用者が流れてしまっているという御意見をいただきました。また誠光会様からは、「常盤まちづくりセンター」より北側の方から運行の要望があり、本格運行への移行時に停留所を増設する予定であったが、移行に至らなかったなどの御意見をいただきました。

これら御意見を踏まえまして、市といたしましては、右の図をイメージに、次の4つの方針のもと、草津北ルートを再編のうえ実証運行したいと考えております。まず1つめは、休止中の旧草津北ルートを活かしつつ、生活拠点を通るルート設定にさせていただきたいと考えております。次に、誠光会様が当初実証運行に踏み切ったきっかけでもあります常盤学区において、まめタクとのダイヤ連携を行いたいと考えております。次に、3つめは、路線バスとの乗換も見据えたダイヤ設定とします。最後に4つめは、広報くさつなど市の周知方法を活用して認知度向上を図りたいと考えております。なお、本格運行への移行につきましては、実際の路線バス等への影響や、誠光会様の意向、病院以外の停留所の利用状況などを踏まえた指標を検討し、それに基づき実証運行への移行を判断したいと考えております。

最後にスケジュールですが、協定内容や指標などを調整させていただき、1月頃に予定しております第36回の協議会において、本事業について承認いただきたく存じます。その後4月に誠光会様と市で協定を締結させていただき、5月から実証運行を開始するといった流れで進め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になります。

【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。

【委員】

地域の輸送資源を活用して移動手段の確保をされているのは素晴らしいとお聞きしておりました。こういう風に調整していただいたことは感謝申し上げます。その上でわからなかったのが、結局今考えておられる送迎ルートを資料の最終ページになります青の点線を通ることを想定しておられるとおっしゃいます。よろしいですか。

【事務局】

おっしゃっていただきました通り、水色の点線のルートが新草津北ルートと考えておりました。赤色の太線で引いておりますのが旧の草津北ルートとなっております。大きく異なるのが、エリアでは山田学区の方で、こちらは近江鉄道様の路線と被っていたりする関係で再編させていただく際は、水色の点線のルートを通ることで輻輳を避けていくという風な狙いを持っているところでございます。

【委員】

私も実証の中で、病院の送迎バスを活用して地域の利用者さんに活用できないかということをやっておりました。その際は病院利用者のみが利用できるという限定条件が付いてしまった故に、実際の利用者はそれほど多くなりにくかったところですが、その病院の送迎バスを使って買い物にも行けるというパターンを試したところ、やはり買い物に同時に行ける人数というものは少ないながらも確認することができました。今回青い点線自体はバローでありますとか平和堂、ハッピー六原あたりも移動ルートに入ってくるとあって、移動目的となるような場所がルートの中にあればいいなと思いますので確認させていただきました。

【委員】

私も事前にいろいろ御説明いただいて、実証運行という点に関しては、事業者の方も懸念はされていますが、ここに記載されています条件も含めて、それほど問題はないのかなとみています。当然、実証運行ですので、今後の展開によっては本格運行も見据えてということになるかと思います。その時、いつか問題が発生する可能性があるので、事前に皆様方と共有させていただきながら、今後に向けて移行すべきという思いで発言をさせていただきたいというところであります。

一つは料金の話で、実証運行は無料と書いていただいておりますが、今後本格運行になったときの料金、それから運行体制のところに記載していただいているところを見ますと誠光会様の車両所有ということで、実際に運行されるのは湖南メディカル・コンソーシアム様と

いう形かなと思っております。実は以前から誠光会様の送迎バスについては確認をしまして、自己所有であれば、御存じの方はあるかと思いますが、「わ」ナンバーではないはずですが、「わ」ナンバーがついていました。そういう形で運行されているのであれば、そのあたりは、運賃との関係、あるいは運転手との関係、法的に少し整理が必要ではないかという意味で御提案をさせていただきました。

最後に1点、今までの、この草津北ルート of 再編ということで、以前運行されていた中で利用者が少なかったのが今現在運行休止をされていて、今度またこの誠光会様のバスを利用して運行するということが、再編ルートにしたからといって需要がどこまで伸びるか、その辺はどのように考えているのかということも確認させていただきたいと思います。

以上2点質問をさせていただきました。

【会長】

事務局にお答えいただく前に、少しお話をさせていただきます。

いくつかの問題点があるとおっしゃいましたが、料金について無料が問題ということなのか料金の何が問題なのかおしえていただけますか。

【委員】

料金の関係は、実証運行の段階は無料で問題ないですが、運転手を自分たちで雇って有償で運行するというのが運送事業ですが、その形態が本格運行になったときに、そこをまだ無料でされるのか、当然有償だとは思いますが。なぜかというところと他のまめバスとかまめタクとの関係の中でこれだけ無料ということになれば、ほかの事業との関係で整合性がとれないなと思いましたのでそのあたりの考えも踏まえてお聞きしたいなというところです。

【会長】

その補足の質問も加えまして事務局からお答えいただけますでしょうか。

【事務局】

まず料金につきましてですが、現状は実証運行から本格運行に移行する後も無料を想定しているところであります。こちらにつきましては運行体制の方で市と誠光会様の方で協定を結ばせていただいて、運行自体は誠光会様がされるという中で、いま誠光会様の方が道路運送法上の登録や許可などということなく運行いただいている体制がございまして、それを維持したまま今後も補助的交通というものを進めていきたいと考えていますので本格運行へ移行した後も無料というのを想定しているところでございます。

続いて、車両の「わ」ナンバーの件ですが、今一度誠光会様の方には確認をさせていただくのですが、こちらの持っている情報では「わ」ナンバーではなかったと思っています。

当初の草津北ルートにつきましてはおっしゃっていただきました通り、当初誠光会様の

方で本格運行への移行判断とされていましたが利用人数を上回らなかった経緯がありますので休止ということになっております。そのルートそのまま復活させてしまうと利用者が少ないままのルートになってしまいますので、市の方のノウハウや広報、まめバスやまめタクとの連携も一緒に考えさせていただきながら今回の事業につきましては利用者を多くできますように努めていきたいと思っていますところです。

【委員】

結構です。

【委員】

これは誠光会様の好意でこのルートに利用者様をタダで載せてあげている。これは草津市としての財政負担は一切無いという考えでよろしいですか。

【事務局】

市の負担につきましては、誠光会様と調整を進めているところでございますが、先ほども申し上げました道路運送法上の関係から、仮に市の方が一定額補助、他市とかの事例でも一定額、例えば保険料とか補助されている例が見受けられるのですが、本市におきましても補助する場合は法に抵触しない形で、まめバスやまめタクの形で運行する方が財政負担が小さいのではないかと等、そういったところを踏まえながら検討していきたいと思っていますところです。

【委員】

道路運送法の関係がありまして、そこを草津市と私どもの方でこの後も検討していきたいと思っています。無償であっても人件費等に負担があればという考え方もあるので、そういうものも含めて滋賀運輸支局も一緒に考えていこうと思っています。今回の取り組みですが、去年から言っている共創、既存の走っている輸送資源を活用した混乗というところにトライされようとしているのかな。そういう話になろうかなと思っています。その中でたちまちどこにおいても送迎バスを自分の施設に来てほしいというところで、そういう施設と競合する路線バスが衰退していくというのはどこでも起こっている中で、別途資料を用意させていただいている「2章乗合バス運賃施策の事例」があります。こちらは近畿運輸局の方でそういった情報を共有しているものですが、このように、運賃で工夫されている事例もあります。あくまで参考なのですが、ここは自動車教習所が送迎バスされていて、阪神バス様の路線と被っていました。阪神バスもお客様を取られている状況にあるのと、自動車教習所も自分ところの送迎バスを走らせることでかなりのコストがかかっているかと、それを路線バスを活性化して無料送迎、自分達の施設の人に対しては無料でできないかというのを考えられてこういうやり方をされた、という中であくまで参考ですが、下の方に

「施策実施時の課題や調整にあたっての工夫」というところで、1回利用者について路線バスの運用を見ると「バス運賃還元システム」を構築・導入しましたと、これにより教習所の利用者は実質無料で御利用いただくことができますと。このバス運賃還元システムというのは、利用者がいったん運賃を支払われるのですが、バス降車時に常務員から受け取ったQRコードを窓口に提出されることで専用端末にて、往路運賃の返金と復路の乗車券を発行するシステムというところで、金額の正式なところは聞いてないですが、そこまで莫大なコストはかからなかったというようなところは聞いているので、こういった既存の路線バスに転換していくというところで路線バスへの利用促進を進められるし、病院の方のコストも削減できるというところもあるので参考にいただければと思います。

【会長】

情報提供ありがとうございました。

【委員】

資料1におきましては令和8年の4月から本格運行へ移行したい旨とその折にも無料というお話でございました。今まで草津市の対応をさせていただいて既存の乗合バス自動車路線、草津市を面的に考えて、空白地域のところにまめバスが走り、または広域的にくるとバスが走り、それでも埋められないところをまめタクで補いながら市民サービスして有償運行をされている状況で、今回別に空白地域でないのにも関わらず特定地域だけのサービスが今後も無料でされるというときに、これが無料でそれは有料というのが引っかけるところでありまして、やはり受益者負担は一定いただくところが望ましいところではないかと思うのですが、無料は決まっているところですか。これ以外にも色々な病院が送迎されているのも有効活用していく場合、一つが無料のまま実証運行から本格運行になると、それが既成事実化となって今後そういうふうになりかねないと懸念しており、無料でされることが決定なのか聞かせていただきたい。今後街の移動に関してどのように考えていかれるのかというのが、具体的なところはなかったとしても今回のこういう新たな輸送形態を入れるというところに関して少しお話いただければと思います。

【会長】

実証運行の次の事でございますが、気にはなっていることだと思いますが事務局の今のお考えですね、それを聞かせていただけますでしょうか。

【事務局】

今、御指摘いただいた点については、それが広がるとまめバスやまめタクが何故無料にならないのかというところを危惧いただいているのだと思っています。もともとの事業は草津市地域公共交通計画を作る際に滋賀運輸支局とサポートプランの締結をさせていただい

て、サポートの中で輸送資源の総動員というのが今回のキーワードとなっており、特に地域の方からは、市内のまめタクとかはそのエリアにある病院は回れるようにしているのですが、草津で一番大きい病院が淡海医療センターでございまして、ここに行きたいという声が多数ございます。しかしながら、委員様も御心配いただいていることも含めて、いきなり本格運行はなかなかハードル高い。実証運行としても、色々な課題が見えてきています。先ほどのように誠光会様が全て無料でやってくれないのかということもあるでしょうし、市が支援できる範囲を出したときに何を評価基準として本格運行にするのかといった課題も残っております。単に病院に行く人が増えたというだけで良いのかということ、私どもも少し疑問を持っております。本来ですと補助的交通としてまめバス、まめタク、バスにも乗り換えていただきながら上手に使っていただくというのが理想と思っております。この後は誠光会様と評価のありかたという点も話していきたいと思っております。その中で引き続き無料がいいのか有償なのかも含めて、実証運行は無料で運行させていただいて、本格運行になる際に、しっかり皆様で御協議いただいて整理できればと思っております。地域の声もあり、大きな病院にも行ける手段を確立したいというところも実際ありますので、なんとか本格運行には持っていきたいと思っておりますが、まだまだ課題があるということで御理解いただければと思います。

【会長】

すぐには結論が出ない問題がございます。実証運行を行うということについては大体御理解はいただいていると思いますので、実証運行の間にどのような利用状況にあるのか、そのことも踏まえまして誠光会様との議論も進めていただきたいと思います。一般論から申しますと、公共交通を維持するためには無料といっても、裏では誰かが何かの負担をするということになるわけですから、そうした場合に県の方でも財政負担等々問題が考えられるわけで、そういうところも十分に考えに入れて、最終的には我々の協議会でもって決定をしなければいけないわけがございますから、それまでに十分議論をしていただきますようお願いいたします。

他にはございませんか。

それでは、次に、報告2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。

報告2「デマンド型乗合タクシー「まめタク」事業について」、資料に基づき私から説明させていただきます。資料を御覧ください。

報告2につきましては、「まめタク」の利用実績、「まめタク」の今後の見直しについて別

紙のとおり報告を行うものです。まずは、利用実績に基づいて、まめタクの現状について説明いたします。その後に、まめタクの見直しについて説明をいたします。

それでは、各路線の利用実績の報告を行います。報告 2 の資料を 1 枚めくり、「資料 2 - 1」を御覧ください。

(1) 志津・志津南学区の利用実績について報告いたします。

①運行率、利用者数、運行便数、乗合率（令和 6 年 4 月から 9 月）の表を御覧ください。こちらでは各路線の月毎の運行率、利用者数、運行便数、乗合率を掲載しております。併せて、資料右側の“運行率の考え方”を御覧ください。運行率は実際に運行した便数から、その月の総運行便数を割った数値となっております。現状維持の基準となっている「4 %以上」は 1 か月に 4 往復程度、一週間に 1 往復の運行率となります。こちらの表から、各路線の平均運行率を「4 %以上」であれば青色、「2. 5 %以上 4 %未満」であれば緑色、「2. 5 %未満」であればオレンジ色にて着色しています。各路線の平均運行率につきましては、後ほど説明いたします③運行率所見と併せて利用実績として説明いたします。続きまして、②運行率推移（令和 2 年から令和 6 年度）を御覧ください。こちらでは令和 2 年度から令和 6 年度にかけて各年度の平均運行率を折れ線グラフにて示しています。

青地笠井線につきましては、平均運行率が 2 3. 5 %、運行率の区分として青色、平均運行率を昨年度と比較したところ増加傾向にあります。表の中で青地笠井線の 3 つ隣の馬場線につきまして、平均運行率が 2 8 %、運行率の区分として青色、平均運行を昨年度と比較したところ増加傾向にあります。この 2 つの路線につきましては、平均運行率が 2 0 %を超えており、所見としまして 1 週間に 6 往復程度利用されている計算から、生活の中でまめタクの活用方法を見つけられた方々がお買い物等で普段使いをしてくださっているため、運行率が高くなっていると考えられます。

続きまして追分線につきましては、平均運行率が 1 0 %、運行率の区分として青色、平均運行率は昨年度と比較したところ増加傾向にあります。表の中で追分線の 3 つ隣の岡本線につきまして、平均運行率が 9. 9 %、運行率の区分として青色、平均運行率は昨年度と比較したところ増加傾向にあります。この 2 つの路線は平均運行率が 1 0 %前後となっており、所見としまして 1 週間に 2 往復程度利用されている計算から、生活の中でまめタクの活用の仕方が徐々に定着しつつあると考えられます。

山寺新田線につきまして、平均運行率が 7. 7 %、運行率の区分として青色、平均運行率は昨年度よりやや低い傾向にあります。1 週間に 2 往復程度の利用があることから現状維持の水準であるといえますが、志津・志津南学区全体でみると低い運行率であるといえます。

最後に草津駅山寺新田線につきまして、平均運行率が 2. 5 %、運行率の区分としてオレンジ色、昨年度に比べて運行率が大きく下がっている状況です。昨年度の実証運行期間中は運行率の目標設定をし、達成に向けた周知・啓発の結果、地域の方々に多く利用していただいていたが、本格運行後は利用者数の少ない状況が続いています。加えて令和 6 年 4 月

から増便し、往復計4便となり、便の母数が増えたことも併せて運行率が低くなっていると考えられます。

山寺新田線と草津駅山寺新田線は志津・志津南学区全体でみると低い運行率であるため、今後見直しを行う必要があると考えています。そのため、今後の見直しにおいて、見直しを行う路線として改めて説明いたします。志津・志津南学区の利用実績につきましては、以上となります。

続きまして、資料「2-1」の裏面を御覧ください。常盤学区、笠縫東学区、山田学区の路線の利用実績と参考にまめバス「笠縫東常盤線」と「山田線」の利用者数表を記載しております。

常盤学区、笠縫東学区、山田学区につきましては、令和6年4月1日よりまめバスの路線再編に併せて新たにまめタクの運行を開始しました。今回はまめタクの利用実績と併せて、再編後のまめバス「笠縫東常盤線」と「山田線」の利用者数を説明いたします。

それでは、①運行率、利用者数、運行便数、乗合率（令和6年4月から9月）の表を御覧ください。こちらでは志津・志津南学区と同様に、各路線の月毎の運行率、利用者数、運行便数、乗合率を掲載しております。先ほど御説明した「運行率の考え方」同様に、平均運行率を「4%以上」であれば青色、「2.5%以上4%未満」であれば緑色、「2.5%未満」であれば赤色にて着色しています。今年度からの運行のため、志津・志津南学区のような年度の推移を表す折れ線グラフは記載しておりません。

②運行率所見にて各路線の月毎の運行率の変化から、現状を記載しています。それぞれの路線について、今年度の平均運行率を併せて説明いたします。なお、令和6年7月以降に高齢者が集まれる老人クラブや百歳体操においてまめタクの使い方を伝える利用促進活動を常盤学区5か所、笠縫東学区3か所、山田学区13か所にて行いました。そちらも関連して御説明をさせていただきます。

下寺津田江線につきましては、平均運行率は1.7%、運行率の区分としてオレンジ色となっております。2つ隣の芦浦上寺線につきましては、平均運行率が3.1%、運行率の区分として緑色となっております。2つ隣の北山田線につきましては、平均運行率が7.6%、運行率の区分として青色となっております。2つ隣の木川線につきましては、平均運行率が3.4%、運行率の区分として緑色となっております。これらの路線につきましては7月以降伸びておりまして、利用促進活動を行ったことから、徐々に運行率が上がっていると考えられます。

志那吉田線につきましては、平均運行率が2.6%、運行率の区分として緑色となっております。この路線につきましては利用促進活動を行った結果が9月より表れてきたと考えられます。

不動浜線につきましては、平均運行率が1.2%、運行率の区分としてオレンジ色となっております。4月より月に1、2本程度は運行していましたが、9月に入り利用がありませ

んでした。志津、志津南学区のように前年度の同時期の運行率等、比較できる数字がないため不明となっております。

集新堂線につきましては、平均運行率が0.5%、運行率の区分としてオレンジ色となっております。笠縫東学区に関しても利用促進活動を行いました、運行率に影響はありませんでした。

常盤学区、笠縫東学区、山田学区の利用実績につきましては、以上となります。

続きまして、まめバスの乗車人数を説明いたします。①乗車人数を御覧ください。こちらでは笠縫東常盤線と山田線それぞれを表にしております。また、まめバスにつきましては、利用者数で令和5年と令和6年の比較を行っており、月毎の1便あたりの乗車人数、1月あたりの乗車人数、そして令和6年から令和5年の差し引きを行った増減を記載しております。

笠縫東常盤線の乗車人数を②乗車人数所見を交えて説明いたします。笠縫東常盤線においては、合計乗車人数が増加しております。所見として、1本にかかる運行時間が短縮されたためと考えられます。1便あたりの乗車人数の平均も増加しており、単純な利用者数の増加と捉えられます。昨年では1時間ほどかかっていたところが、現在では30分程度の運行となっております。続きまして、山田線の表の乗車人数を②乗車人数所見を交えて説明いたします。山田線においては、合計乗車人数が減少しております。所見として、路線再編によって2便減便されたためと考えられます。そのため、1便あたりの乗車人数の平均を比較すると、大きく下がっていません。反対に土曜日の運行に関しては平均が増加しています。まめバスの乗車人数につきましては、以上となります。

続きまして、資料に基づき今後の見直しについて報告を行います。「資料2-2」を御覧ください。「まめタク」の今後の見直しです。A4両面印刷2枚にて記載しております。まめタクの運行にあたり、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の市民生活に係る地域内の移動を中心に支えるため、地域毎のニーズや要望を図りつつ見直しを行いたいと思います。

今回、要望による見直しを2点報告いたします。見直し後の運行内容としましては、次回以降の地域公共交通活性化再生協議会にて議事案件として審議に挙げさせていただく予定です。あらかじめ御了承ください。

それでは、資料に沿って説明いたします。①志津学区における要望です。こちらの要望に関しては、要望書の提出を受け、見直しを行うものです。対象地域としましては山寺町内会、要望事項としましては山寺新田線と草津駅山寺新田線のルート内に山寺会館と山寺橋の2か所の停留所を増設、要望理由としましては、路線バスの減便により、昼間の時間帯の運行が取り止めとなったため、として提出がありました。続きまして、位置図を御覧ください。緑色の線が山寺新田線、青色の線が草津駅山寺新田線のルートで、実線が現在の、破線が見

直しの際に追加ないし変更を行うルートです。白印が既設停留所、赤印が要望停留所です。山寺橋の停留所は実線で示しております現ルートが付近を通過しておりますが、まめタクの停留所は設置されておられません。続きまして、対象地域を踏まえ、経過を説明いたします。令和2年度にまめタク山寺新田線運行開始し、この際には山寺町の方には運行はございませんでした。このことについては路線バスの停留所が設置されていたことからまめタクの停留所は設置していませんでした。今年度に志津まちづくり協議会から山寺町内会へのまめタクの運行に関する要望書が提出されました。この要望に対して令和5年度にまめタク草津駅山寺新田線本格運行開始、この際の運行区域は志津・志津南、草津駅で山寺町内会への運行はありません。路線バスの停留所が設置されていたことから、まめタクの停留所は設置していませんでした。令和6年度に志津まちづくり協議会等から山寺町内会へのまめタクの運行に関する要望書が提出されました。

この要望に対し、後ほど説明いたしますスケジュールを目途に地域と運行事業者と調整を進めたいと考えています。

志津学区における要望につきましては、以上となります。

【会長】

資料「2-1」の利用実績とまめタクの今後の見直しとどういう風に関係しているのか、一つ一つの事を個別に説明していただいているわけですが、今後の見直しに当たってどういう風に影響してくるのか一言御説明しておいた方がわかりやすいのではないかと思います。

【事務局】

冒頭に利用実績を報告させていただいた志津・志津南学区の路線につきましては実走が始まって日が経っているものであります。その中で山寺新田線につきましては運行実績が志津・志津南学区内では低い傾向にあり、且つ折れ線グラフの中で昨年度の実績より少し低い状態です。加えまして草津駅山寺新田線につきましても昨年度より大きく運行率が下がっているところがございますので、こういったところの運行率の向上も踏まえたうえで今後の見直しを考えていきたいと思います。この中で今回いただいた要望と我々が見直すべきと考えている路線、運行率を向上させたい部分とがマッチしたため、今後見直しとして進めていきたいと考えているところです。

【会長】

お続けください。

【事務局】

説明の方に戻らせていただきます。

資料「2-2」の裏面に移ります。②東草津地域における要望です。

こちら東草津地域におきましては、2点要望をいただいております。こちらの要望に関しては、地域からの要望の声を多数受け、見直しを行うものです。対象地域としましては砂原町内会、上東町内会、高樋町内会、東草津町内会、要望事項としましては④草津駅山寺新田線の運行と、⑤青地笠井線のショートカットの追加という形でいただいております。先ほど塚口会長の方から御指摘いただいたとおり、関連性として草津駅山寺新田線、草津駅に接続する路線の見直しのお話をいただきましたので、こちらにも運行率の向上の部分を含めて見直しを行っていくものです。

では、④⑤それぞれの項目にそって説明をいたします。

④草津駅山寺新田線の運行について説明いたします。背景として「まめバスが令和5年まで運行していたのですが、そちらが廃止になったことで、高齢者や障害者等の方の駅への移動手段が無くなり、困っているので、まめタク草津駅接続路線を運行してほしい。」という意見が多数ありました。そちらの要望を受けまして、位置図を御覧ください。黒色の線が草津駅山寺新田線のルートです。赤色が国道になっています。着色されている地域が東草津地域です。黄印が草津駅山寺新田線の既設停留所で地図内①堤②草津駅東口として示しています。白印が青地笠井線の既設停留所です。黒色の線の上に大上歯科前と砂原会館が設置されていますが、草津駅山寺新田線の停留所としては現在は設定されていません。経過として、令和5年度に実証運行の結果、利用者数が目標値に届かなかったため、東草津地域へのまめバス「商店街循環線」の運行を取りやめ、これにより、草津駅接続路線が廃止となりました。令和6年度に東草津地域へのまめタク青地笠井線の運行開始、これは地域内路線として運行のため草津駅への接続はありません。令和6年度に東草津地域からまめタクの草津駅山寺新田線の運行に関する要望や意見が多数いただいたため、こちらの東草津地域にある青地笠井線の既設停留所のうち、地域と運行事業者との調整によって草津駅山寺新田線へ設置する停留所を考えていきたいと思っております。

資料が次のページに移ります。こちらが⑤青地笠井線のショートカットの追加について説明いたします。背景として「東草津地域からフレンドマートへ乗車する際、他の予約がない場合も志津学区の方を運行するため、乗車時間が長く、事故等のリスクも高いため、ショートカットルートで運行してほしい。」という意見が多数ありました。位置図を御覧ください。現在の黒色の実践の部分が予約が入ってなくても通る通常のルートになっております。黒色の破線の部分がショートカットルートこの地域内で予約が無ければ運行しないルートになっております。経過として、令和2年度にまめタク「青地笠井線」の運行開始、この際の運行区域としては、志津・志津南学区のため東草津地域への運行はありません。令和6年度にまめタク青地笠井線を東草津地域に延伸、これにより運行区域は志津・志津南学区、東草津地域となりました。その後、東草津地域からまめタクの青地笠井線の運行に関する要望や意見が多数寄せられました。続きまして、位置図を御覧ください。黒色の線が青地笠井線のルートで、実線部分が通常ルート、破線がショートカットルートです。着色されている

地域が東草津地域です。白印が青地笠井線の既設停留所です。今回要望をいただいているのが青の破線矢印で記載している線が今回実走したいと考えているルートになります。例えば、位置図内の②上東児童遊園前にて乗車、⑧フレンドマートにて降車で予約をし、同じ便の中で他の予約がなかった場合、②から順に破線をなぞった後、⑤柳橋前まで運行したのち、⑥高樋までの道中の青の破線矢印を通して、今回追加するショートカットルートを通して⑧へ向かうルートとなります。

これらの要望に対し、後ほど説明いたしますスケジュールを目途に地域と運行事業者と調整を進めたいと考えています。

東草津地域における要望につきましては、以上となります。

裏面に移ります。今回2つの学区、地域の中で共通して草津駅山寺新田線の見直しについて要望がございました。今回、利用実績で説明しましたとおり、現在運行率が低い路線になっておりますので、そういった中で地域の課題解決のため見直しをすすめたいと考えています。なお、見直しにあたって各交通事業者様への影響が考えられます。今回、まめタクとタクシー事業者様、路線バス運行事業者様との比較を「運賃」、「ダイヤ」、「ルート」に基づいて行いました。運賃に関しまして、タクシー事業者様と比較するとまめタクの方が安くなっております。一方で、東草津地域の路線バスと比較するとまめタクのほうが高くなっている状況です。ダイヤ、ルートにつきましてはまめタクには制約がありますが、タクシーや路線バスにはありません。運賃面でまめタクの方が安くなる部分もございますが、ダイヤ、ルート設定に制約を設けることで、各運行事業者様への利用転換への影響を抑えたいと考えております。加えて、今回の草津駅山寺新田線の見直しにおいては、運行時間帯、運行便数、運賃に関しては変更せずに対応したい旨を申し添えます。

最後に、次の紙面に移ります。今後の予定について説明いたします。先ほど説明いたしました①志津学区と②東草津地域を運行するまめタクについては、令和7年3月1日からの運行に向けて地域や運行事業者との調整を進めたいと思います。3月1日からの運行に合わせた場合、令和7年1月に開催予定の地域公共交通活性化再生協議会にて議事案件として審議をあげさせていただく予定です。

私からは以上です。

【事務局】

一点、資料の訂正をさせていただきます。

資料「2-2」の最後から2番目、まめタク草津駅山寺新田線の見直しにより考えられる影響というところです。表で書いております公共交通機関の比較の中の部分になります。最初の行に運賃、まめタク500円と書いております。路線バスのところ、志津学区のところが0円になっておりますが、正式には230円から340円という形になっており

ます。ここが0円になっておりましたので訂正させていただきます。

【会長】

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】

今事務局から補足いただいたところの一番下のところのルートの制約ですが、路線バスは制約なしのところがありますが、ここは有りではないでしょうか。

【事務局】

路線バスも制約有りという形で訂正させていただきます。

【委員】

料金設定の話を教えていただきたいのですが、これは基本的にはまめタクだと500円、タクシーだと1,500円から2,000円、その差分を基本的に市が補助しているという補助設定の理解でよろしいですか。

【事務局】

補助の考え方としては、運行経費が一回の運行に2,400円ほどかかります。お客様から料金を一人500円いただき、二人乗車された場合は1,000円という形になります。運行経費引く運賃収入の差額を市が補助している額となっております。

【委員】

ということは、結局一人での利用者が増え続ければ差の1,500円くらいを市が補助し続けるということになるので、財政的に抑えつつ利用増加もしたいということを両立するには乗合率が要するという理解でしょうか。

【事務局】

その通りです。できるだけ市としては乗合率を増やしまして財政負担を減らしていきたいと思っております。

【会長】

他の方で御意見、御質問ありませんか。

それでは、次に、報告3の「守山市デマンド型乗合タクシー「もーりーカー」の草津市域

への延伸について」ですが、こちらは守山市からの説明をお願いしたいと思います。守山市様、入室をお願いします。

それでは改めまして、報告３の「守山市デマンド型乗合タクシー「もーりーカー」の草津市域への延伸について」、守山市様から説明をお願いします

【守山市】

はい、議長。報告３「守山市デマンド型乗合タクシー「もーりーカー」の草津市域への延伸について」、資料に基づき私から説明させていただきます。

資料３を御覧ください。

本市が運行しております、「もーりーカー」という乗合タクシーがございまして、現在守山市内運行しているものを、草津市内の一部のエリアに延伸を検討しておりまして、その内容につきまして御報告をさせていただくものです。資料の１ページを御覧ください。具体的な説明をさせていただく前に、もーりーカーの概要につきまして説明をさせていただきます。もーりーカーにつきましては、決まったダイヤやルートがあるわけではなく利用者の予約に応じまして運行をする、いわゆるデマンド型の乗合タクシーとなっておりまして、制度概要に示させていただいているところの一番下の「乗降場所」といわれるバスの停留所のようなところが市内に３５２か所ございます。また、目的地というところが市内に３８か所ございまして、乗降場所と目的地の間の移動をタクシーを使って移動いただける制度、これがもーりーカーの制度概要となっております。目的地につきましては、市役所や図書館などの公共施設を中心に、市民病院や県立総合病院、守山駅、商業施設のモリーヴが含まれております。そのほかの概要については記載のとおりでございますので御覧ください。

資料の２ページをお願いいたします。草津市への延伸について御説明をさせていただきます。こちらのもーりーカーにつきましては、平成２４年にスタートした制度でございまして、今年で１２年目を迎えます。その間、利用要件の追加であったり、乗降場所・目的地の増設等の制度改善を継続的に実施させていただいておりまして、その中で今回、利用者からの御意見であったりとか利用状況というところを踏まえる中で、利用者のさらなる利便性の向上というところを見据える中、先ほど申し上げた目的地が現在３８か所ございまして、そちらに市内と、栗東市・野洲市・草津市の市外商業施設を追加したいと検討しております。具体的な追加の方法につきましては応募条件を見直し緩和を考えております。緩和した応募条件に基づいて１１月以降公募を実施させていただいて、応募のあった施設を目的地に追加をするという流れを考えております。詳しい応募条件につきましては中段で示させていただいている通りでございます。まず施設の立地につきましては、守山市内の施設及び草津市を含みます市境の１キロ圏内とさせていただいております。店舗面積につきましては守山市内の施設につきましては１，０００㎡以上、市外については守山市内の商業施設への影響を踏まえて２，０００㎡以上という形で、少し差を設けさせていただいております。取

扱商品につきましては、食料品、衣料品、日用品等生活必需品とさせていただきます。

一番下に協賛金という記載がありますが、今回応募条件の見直しの一番大きなところでございまして、協賛金という形でも一り一カーの目的地に商業施設を追加する場合には、施設からは登録時に30万円という金額を頂戴しております。商業施設を追加するこの条件を設けてから実際に追加を申し出られた施設はモリーヴだけという状況にあり、30万円というところがネックになっているというお声が以前からございました。今回、こちらの協賛金は不要とする中で施設の方を増やしていきたいと思っております。応募条件を満たす施設としまして市内には12施設程度。市外につきましては6施設程度で、こちら草津市においてはマックスバリュース駒井沢店とバロー草津下物店の2施設が条件を満たす施設として考えております。こちらにつきましてはあくまで条件を満たしているという施設になっておりますので、実際に応募があった場合にのみ施設として追加をされるというものでございます。資料には記載していませんが、今回制度改善を進めるのにあたりまして一番影響が想定されます草津市内を運行しておられますタクシー事業者への影響というところで、タクシー業者につきましては別途調整をさせていただいております。具体的な状況の内容につきましては、草津市内にはタクシー事業者が7社あるとお聞きしてございまして、7社につきまして対面もしくは電話で事業内容の御説明をさせていただいております。こちらに加えて草津市内を運行されております事業者で草津タクシー協議会というものを作っておられるということでしたので、こちらの協議会を通じて書面で意見照会をさせていただいております。特にタクシー事業者のからは懸念事項や具体的な御意見は頂戴しておりませんので、一定こちらの制度改善の内容につきましては御了承いただいているものと理解をしておりますので御報告させていただきます。

資料の3ページ、今後のスケジュールでございまして、今回、草津、栗東、野洲の3市の商業施設を追加するにあたりまして、今週、栗東市と野洲市の協議会におきましてはすでに御説明をさせていただいております御意見等はいただいております。本日草津市の協議会において、御報告させていただいて、それを踏まえて明日11月1日に守山市の活性化協議会において改めて制度改善の御説明をさせていただきます。先ほど御説明させていただきましたとおり11月上旬頃から施設の公募をさせていただきまして、応募があった場合11月下旬頃には商業施設の決定をしたいと考えております。年明け1月か2月くらいに、実際に他市に入るにあたりまして様々な変更の届け出が必要になりますので、そちらに必要な承認というものを改めて各市の協議会に來させていただく中で最終御承認をいただきたいと思いますと思っております。それらが整いましたら年明け4月から新たな商業施設を含む新たな制度におけるも一り一カーを開始するスケジュールを考えております。4ページ以降はも一り一カーの制度変遷と利用実績を参考として記載させていただいておりますので参考として御覧いただければと思います。説明につきましては以上でございます。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。

確認させていただきますが、近江タクシー様は了解されていると、そういうことでよろしいですか。

【委員】

結構でございます。

【会長】

わかりました。ただいまの説明について、御質問や御意見がございますでしょうか。

今回、説明と報告を受けたということにさせていただきます。

それでは守山市様は、どうぞ御退室ください。ありがとうございました。

【会長】

次第にある報告3はこれで終わりになりますが、最後に、その他案件に入ります。その他案件の「近江鉄道株式会社バスの運賃改定について」でございます。こちらは近江鉄道株式会社様からの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。

【近江鉄道】

はい、議長。「運賃改定について（草津市）」という資料を基に御説明させていただきたいと思います。一枚めくっていただきました裏面、今回の運賃改定の実施理由といたしまして、やはりこの新型コロナウイルスの影響による収入の減少、または昨今の諸物価の高騰による収支悪化に加え、また今年度から運輸業界における2024年問題、慢性的な乗務員の不足、高齢化が顕在化しているため労働環境の改善・賃金の見直しによる乗務員の採用強化と定着に向けた取り組みのところからであります。また、コロナ禍においての収支悪化の状況で設備投資もままならなかった部分、特に車両の代替計画を踏まえた中でそれを展開していく中で今後もお客様に安全安心を提供して利用していただくために今回改定をさせていただきたいところであります。改定日につきましては、2025年4月1日を予定しております。改定額内容については、全区画一律40円の値上げを考えているところであります。なお、草津市におけるまめバスについては、除かせていただいて要検討になるかと思っております。次のページでございます。今の大枠における利用状況の推移の資料でございます。令和4年度を100%という前提で見て頂ければと思います。昨年の令和5年度についてはコロナ禍のこれ以降においてゆっくり社会経済活動が進んだところから収入の9.13%伸びたというところなんです。それに合わせていろんな諸物価等が上がっているところで令和5年は令和4年に比べるとそれぞれ人件費が2.76%高くなった、燃料油脂費が6.03%伸び

た、また車両修繕、減価償却がそれぞれ伸びているという、前年比の比率というような形で見ていただければと思います。その次の右側の令和6年度見込ということで、令和5年10月から令和6年9月、この9月末までの状況で前年比より運送収入は下がってきているところがございます。大きくは御存じの方もおられますが、草津市では立命館大学の一部学部移転というところで利用者が大幅に減っているところが大きな収入の減少になっている要因でございます。後はそれぞれ人件費等についても全費を上回ってきているというのが実情でございます。今後も何もしないという状況を改定前という表現にさせてもらっているのですが、今の状況下では収入推移は横ばいもしくは少し右肩下がりであるものの費用バランスの中で費用が上がっていくというところから今回の改定に至った背景でございます。ページをめくっていただいて乗合バス乗務員の推移表でございます。今年度分はまだ出ておりませんが、2023年度末で近江鉄道バス全線で21.0人の乗務員が不足しているのが現状でございます。過去においてバス路線の縮小・廃止、また当社含めまして、観光バスだけでしたら近江バスで令和4年37両、41両持っていた時から減車をした中で、そこに充当していた乗務員も含めて毎日の路線バスに欠便が出ないように運用しているというのが実態でございます。足りない部分は各乗務員にお休みに出てきていただいて、そうした運用が現状でございます。続きましてページをめくっていただいて、職種によって年齢構成があるかと思いますが、運輸業界におけるバス事業においては60歳以上の方は25%を担っていただいております。50歳代が43%おられ、今後の見通しも厳しいところであり、若年者が少ない傾向の中で今後も採用強化というところを進めていくには待遇改善が否めないところで。所得や休みの日を増やしていく中で事業継続をしていきたいと考えているところです。ページをめくっていただきまして今後の推移表です。何歳まで仕事をしていただくかというところは賛否あるのですが、当社においては72歳で健康な方には乗っていただいているというのが実態でございます。先ほど言いました年齢構成で行きますと、これから3年から4年で20%の人員が退職等していく流れになる。そこは雇用を今かけているところで、少しでも影響を緩やかになるよう努力していきたい思いで、今後の推移表を資料として出させていただきます。裏面にめくっていただきまして、車両の老朽化ということで、過去にこの場でも御説明させてもらいましたが、コスト削減のため色々取り組んでいる中で当社のバスにおいては古いものがございます。平均のバスの車齢が20年。平均ですのでこの表で見ていただく右側の2023年度の表で、車両は全部で132両を近江バスが持っている中で20年以上のバスが73両で、大体1年間で路線バスは管内4万から5万キロ運行しておりますので、そこはしっかりメンテナンスをしているのですが、特にバリアフリー対応が出来ていない車両が多い。その代替ペースを上げていきたいと考えています。当社は西武グループなので、従前から西武バスで12年間使われたバスを安くいただいております。そこから県下で15年ほど使っているため、こういう現状というところを御理解いただければと思います。そういう背景の中から一律年40円の運賃転嫁を図っていききたいというところで、例えば烏丸下物線ですとびわこ博物館まで440円ですが48

0円に変えさせていただきたい。初乗り180円が220円に。多少不合理が生じる部分がありますが、高額運賃でお支払いの方々の御負担を考えるとそこは少し勉強させていただく中で、一律に2割程度の値上げを行うのではなく、断続的なことを考えながら、何とか受益者に御負担いただきながら、路線を維持していきたいところでございます。

各社路線バス事業が厳しい状況な中、各社運賃値上げをされているところでございます。県下でも各事業者が値上げされている中、当社も事業の存続の中でやらざるを得ないというところで今回諮らせていただくところです。最後に10ページですが、プレスを実施しながら来年4月の改定に向けて進めていきたいと思っておりますので御理解賜りますようお願いいたします。

【会長】

近江鉄道様からの御説明につきまして御質問ございませんか

一律と書いてありますが、これは草津市内の事だけじゃなくて他市の路線においても一律40円上げられるということですか。

【近江鉄道】

はい。

【会長】

9ページのところで、他社に置かれては値上げ20円。そういう刻みですが近江鉄道様として今回40円とされた、その辺の理由と申しましょうか、それを御説明いただけますでしょうか。

【近江鉄道】

運賃改定におきましては国交省の認可において改定ができる背景がございます。当社の収支状況が中心となります。原価計算書等を国交省の方に提出させていただいた中で今後の事業継続ができる、いろんな経費増を踏まえた転嫁額を審議いただいて、56円20銭で御理解をいただければ、申請の手続きはできたところです。本来ですと乗合事業の詳細設計上、全部を転嫁してもマルではありますが、県下に広い長いバス路線がある中で、500円、600円の運賃が、いきなり2割の100円上がるのは、理解得られにくいところもあろうかというところで、収支状況から40円の値上げは可となりました。一方で、ここでなんとか凌ぎたいと当社の方でも思っておりまして、上がる率が他社様より高いようにも見受けられていますが、徐々に上げるというのがあまり好ましくない判断も踏まえて、今回そういう運賃値上げのさせてもらった次第です。

【会長】

他社は20円が多いですが、20円のところ近江鉄道様だけが倍にしているという自覚ではないということでございました。

もう一つ、バスというのは何年くらい使用できるのか、耐久年数です。資料を見ますと平均でおおよそ20年ですね。20年は少し心配なのですが、その辺りについてよろしいでしょうか。

【委員】

今の話の前に経営を考えるにあたって申し上げておかなくてはならないのですが、私が住んでいる大阪のバス会社は大体概ね新車を買われています。私も乗っているバスは非常に新しい。ただ、滋賀県内のこの乗合バスの状況で新車を買って使っていくというのは難しい状況にある。利用が少ないから収支というのは難しい、そうすると運賃を上げるに至るということですが、近江鉄道様は西武様から車両持ってきて、それをメンテナンスして使用するということで、安全面は十分確保しているはずだと、私の方からはこれ以上申し上げにくいところではありますが、そういうところを御理解いただきたい。なぜ新車がなかなか買えないのか、そのポイントをまずは皆様方に御理解を賜らなければならないと申し上げておきたいこととあります。

もう一つは、よくあるのは、要望活動に行かせていただく中で、色々な方から言われるのは「こんな大きなバスいらない」とよく言われます。そうじゃないですよ。先ほども言いましたように、経営が厳しい状況の中、新車を買えないので、近江鉄道様のようにバスを持ってきている状況です。そういう経営状況についてもしっかり説明はさせていただいているところです。その辺りも今日お集まりの皆様方には御理解をしていただきたいなというところです。

【会長】

色々と事情があるにしても、大事に使っておられることも考慮するにしても、やはり平均20年を超えるようなバスというのは、これを工夫しながら徐々に下げていくという思いを持っておくべきではないか、というふうに思ったわけです。近江鉄道様の努力が足りないとか言いたいわけでは全くないです。数値だけ見た場合、これが当たり前だということではなくて、これをもう少し下げる方がいいのではないかな。そういう意味で申し上げた次第です。

他に何かございませんか。

それでは本日は計3つの報告事項につきまして意見を伺いました。報告を通して十分に理解を経て、そして次のステップへ進んでいただければと思います。

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

3. 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、また議事進行に御協力いただきまして誠にありがとうございました。

尚、令和7年に入りましたら第36回の草津市地域公共交通活性化再生協議会を開催させていただこうと予定させていただいております。また、御案内の方をさせていただきますのでどうぞよろしく願いいたします。

これをもちまして第35回草津市地域公共交通活性化再生協議会通常総会を閉会とさせていただきます。どうぞお気をつけてお帰りください。ありがとうございました。

議事録署名人

.....

.....