

第3回彦根市公共交通活性化協議会 議事録

開催日 平成20年8月25日(月) 午前10時00分～11時30分

開催場所 大学サテライトプラザ彦根 A・B教室

1. 開会

協議会規約第8条第3項により会議が成立していることの確認

協議会規約第1条第2項により地域公共交通会議として会議を開催することの確認

2. 議事

(1) 稲枝地区と鳥居本地区乗合タクシー実証運行案について

松田会長

乗合タクシー実証運行は稲枝地域と鳥居本地域について内容についてご審議いただき、その後で決議に入らせていただきます。道路運送法第9条第4項および施行規則第9条第2項に掲げる協議です。

稲枝地区乗合タクシー実証運行案について

野本委員

稲枝地区には東学区、北学区、西学区の3学区ございます。2人ずつ代表の方にお入りいただき、3回分科会を開催し、稲枝地区の乗合タクシーについて検討してまいりました。近藤先生を中心にヒアリング調査もあわせて行っております。

(社)システム科学研究所

5～6月頃から3学区の意見聴取をさせていただき、6、7、8月に3回に分けて分科会を開催しました。ニーズの把握、基本的な考え方、運行計画の素案、ルートと運賃、停留所等について議論をしました。緑色は稲枝循環線と蚊野線、その間を縫うような形、いわゆる交通不便地域、稲枝駅を中心とした、(仮称)石寺線、(仮称)新海浜線の2路線を設定しました。

コンセプトとしては、空白地域を結びながら、ニーズが高い豊郷駅へ、JR稲枝駅と稲枝支所をとおり、最終的には市立病院へ行けるように設定しています。実際は予約があった便のみ運行します。決められた路線・ダイヤで路線バスに近い内容で、タクシーで運行します。運賃は稲枝地区内は500円均一で運行します。タクシー料金は初乗り600円以上ですから通常のタクシー運賃より安くなります。稲枝地区から市立病院や豊郷町へは、距離がありますので、1,000円、1,500円としています。分かりやすい運賃設定としています。

運行ダイヤはまだ変わる可能性があることをご認識ください。平日1日6往復としています。通院の時間、通勤の時間に間に合うようにという意見を聞きまして設定しています。

野本委員

料金の素案は綿密な料金設定でしたが、補助が膨らむのもいけませんし、出してもいいという反応がございましたので、この料金設定としております。路線バスの乗り換えを前提に考えていましたが、高齢者には乗り換えが使い勝手が悪いので、ダイレクトに行ける路線にしております。

松田会長

稲枝地区の乗合タクシー案についてご質問がありましたらお願いします。

引き続き鳥居本地区の実証運行案につきましてご説明をお願いします。

鳥居本地区乗合タクシー実証運行案について

野本委員

鳥居本地区におきましては、鳥居本地区の住民の方に協議会の分科会にお入りいただいて検討を進めたいと考えておりましたが、分科会という形式をとらずに鳥居本地区連合自治会で検討し、理事会や自治会長会議に諮っていきたいというのが連合自治会の考えでございましたので、その方法でご検討いただきました。会議には、私と近藤先生、システム科学研究所の方、事務局の交通対策課の方に同席をいただき、住民の方と一緒にシステムを検討してまいりました。

一方で住民の方の通院や買物などの需要がどのあたりにあるのかを把握するために、近藤先生にヒアリング調査をしていただいております。

このように、住民の方と一緒に乗合タクシーのシステムについて検討をすすめてまいりました。

(社)システム科学研究所

鳥居本においては全く路線バスがない、全域が交通不便地域でございます。29の自治会がありますが、すべてのところから乗れるように設計しました。4便程度の運行ダイヤとしています。目的地としては、鳥居本と彦根駅、市立病院、最近移転したフレンドマート地蔵店にも行けるように設定しています。

料金は、鳥居本学区内は距離が短いので、彦根駅までは500円、市立病院へは、タクシー運賃で3,000円～4,000円かかるところを1,000円均一で行けるようにしています。

ダイヤですが、稲枝と同じように変わる余地がありますので参考程度にご覧頂きたいと思っております。朝の通院時間帯に間に合う、帰りは買物をしていただいで帰っていただけるようなダイヤ設定にしています。宮田、小野のほうも1日4往復設定しています。鳥居本駅や彦根駅に繋いで利用促進を図ることも考えています。

野本委員

鳥居本は特に高齢化が高いので、通院や買物をとくにきちんと設定したいと考えており、きめ細かいニーズの声をいただき、また、子ども運賃についても半額等で設定させていただきました。ダイレクトに行けるようにしております。(市の税金の)持ち出しが多くならないように、乗合を2人という目標にしています。副次的なソフト面の効果として、すでに導入されている地域のアンケート調査では、乗り合うことで見知らぬ方と親睦を深めることができ非常によいということもございます。

松田会長

鳥居本地域については、バスがない、商店がコンビニにも含めて1軒もない、高齢化率が高い、谷あいがあり、そういうことで地元と十分にお話されたと思います。

ご質問、ご意見がありましたらお願いします。

山崎委員

決められた路線、停留所ですが、事前に申込をするのですね。そのダイヤに申込者がいなかった場合、走らないということでもよろしいですね。申込があったときは路線をまわるのですが、ショートカットという可能性は検討されていますか？

野本委員

利用者がいなければそのまま飛ばして行きますが、目的地まで例えば田んぼの近道を通るといったことは考えておらず、路線を走ります。

(社)システム科学研究所

協議書に添付されている A3 の路線図に点線で描かれているところが、需要がなかったら点線の中から一番近い道を選んで走るといった設定になっています。

山崎委員

今までの乗合タクシーの話と、彦根の話と違います。他のところは路線バスがあったところを赤字が多いのでデマンドタクシーにしたほうがコストも低減するし、効率的じゃないかということで導入されてきました。前回よりも安くなったということで評価がしやすい。今回の場合は空白地域を埋めるということですから、利便性をどこまで高めるか、どこまで維持するのかという問題が出てくると思います。稲枝地域とすると、かつて路線バスが走っていた、そこへ乗合タクシーを導入すると、どのくらい収入がありそうかということを検討されたうえでの提案になっているのかということをご説明をお願いします。

(社)システム科学研究所

予算については検討しております。ざっくりとした収支ははじいております。目標を2人と申し上げましたが、常時3人で乗り合わせるとほぼ収支がトントンになるように設計しております。実際にはもう少し安くしてあるので3人だと若干の行政負担が出てきますが、いきなり3人を目指すのは難しいので、乗合ですから少なくとも2人は常に乗って欲しい、その場合、路線バスの補助金と比べた場合、安いコストで利便性を高める工夫ができるだろうということでサービス設計をさせていただいています。

野本委員

市立病院や豊郷病院へダイレクトに行きましたし、地元の検討のときには乗り合わせてもらえそうな雰囲気でした。広報周知徹底してもらえれば乗り合わせてもらえるとと思っています。

松田会長

協議会立ち上げのときに路線バスが走っている時にはあまり乗っていただけなくて、廃止等したときにいろいろ問題が出てきた、どういう形がよいのか市として乗合タクシーを一度試行してみよう、ということになり、2地域でお願いすることになりました。あくまでも試行でございます。いろんなデータや市民のみなさんのご意見をいただいて改善をしていけばよいのか、またはご利用がないという形になるのか。市内の公共交通機関をどうするのかというのが協議会の話でできますが、関心度を高めていただいて、先生方から提案やご意見をいただいて検討していきたいと考えております。

野本委員

鳥居本は空白地域に引きますが、稲枝地区では連合自治会への説明の際に、稲枝循環線は廃止するのかというご質問がありました。住民の声を聞いてシステム設計させていただき、バスについては連携計画のほうで順次検討していきます。

松田会長

協議が調っている証明は路線と料金の設定でございます。ダイヤやバス停については今後になりますが、この場でこの協議をしたという証明が必要になってくるわけでございます。

井尻委員

協議の調っている証明書の中に適用する期間や区間というのがあります。10月ごろから試行してみたいというお話は何っていますので、いつごろから試行したいということはあえて入れておいてほしい。試行ですので、今年度いっぱいこの状態でやってみるのか、いつごろまで引き続きやっていくのか、見直し時期について状況をみながらいつごろ見直しをかけるという目標があるのかを、証明書にはいりませんが教えていただきたい。

事務局（交通対策課長）

決議をいただいて、停留所なりダイヤを検討期間があるので10月中に運行したいというのが私たちの気持ちです。10月中に運行開始して今年度いっぱい試験的な運行期間として予算化しております。今年度中に見直しや修正をしていきたい。お尋ねしたいのですが、来年度に入っても同じように常に修正していきたいのですが、6ヶ月間と区切りをしておかないといけないのか、また、その都度修正は常にしていきたいのですが、長い期間を設定しておかなければならないのか、ご指導お願いします。

井尻委員

証明書の中に適用する期間または区間という項目がありますが、適用する期間をいつから運行したいという内容は入れていただきたい。この場で合意をしているという形の証明がない限りは通常の道路運送法上の手続きで許可や認可の手続きになります。標準処理期間というものがあり、おそらく10月中運行には間に合いません。ですから前もって証明書をいただければ合意があるものとして処理期間を短縮することができます。証明書にはこれだけのことを書いてくださいという中で、適用する期間はいつからか、運行事業者が決まっていないので、今後ということになるかもしれませんが、10月から開始したい、運行の内容、運行系統など最低の分だけは入れておく。処理期間を短縮できるための証明書ですから、必要事項について記入しておいてほしいということです。実証運行がいつまでという期間は定めていませんが、あまり短い期間でコロコロ変わるのをおかしいと思いますし、協議会は公共交通会議を兼ねていますので、運賃の変更、系統や停留所等は公共交通会議で示さないといけないので、またこの会議を開く必要があります。この会議を頻繁に開くのは無理だと思いますので、3ヶ月、半年と区切ってその都度見直していけばよいのかと思います。来年度の活性化補助事業で応募する予定であればその時期を見越して修正していけばよいと思います。

松田会長

タイムスケジュール的に厳しい中でみなさんにご議論いただいています。今挙げております予算を十分使っていただけるのか、または余ってしまうのかもまだ分かりません。年末までの動きを見る必要があると思います。

この路線、金額で協議会は決議したという形でよろしいでしょうか。協議が調ったということについてはこれでよろしいでしょうか。

山崎委員

期間についてはどうなったのでしょうか。

井尻委員

この内容でするのであれば、10月中と書いておけばよいですし、期間を区切ると次の始期のときに許可申請をしないとイケません。事業者さんが再度4月以降も申請が必要になります。期間の最初を決めるのであればそれは必要ありません。運行の内容が変更になって手続きが必要な変更があれば、その都度証明書を発行して、その都度事業者さんが手続きをとることになります。証明書の中様式には適用する期間を書かないとイケませんので、10月中のように書いておいていただくと処理しやすいので、3のところに適用する期間として10月から、というように書いておいていただければと思います。

山崎委員

一般に社会実験というのは地域・場所を決めて、成果のデータをとって評価することが入ります。このままやるならやる、修正するなら修正する。

野本委員

実行段階でストップがかかっているところもあります。なんとかうまくいくように修正しながらやっていきたいと思います。

宮野委員

各地の学区の意見聴取についてどのようにされたのか我々にはわからないような部分もありますが、このまま進めていってもよいのか疑問を持っています。地元の方は実証運行の踏み切りについて了解されているのか、どのあたりまで話ができていますか。

野本委員

地元との意思疎通を図りながら、学校の通学路の問題まで突っ込んで意見聴取をしております。全住民への周知方法ですが、デマンドの良い面を周知していきたい。

事務局（交通対策課長）

鳥居本には全自治会の代表に出させていただいて地元には説明をしていただいている、地元には了解をもらっています。稲枝についても、地元から代表の方を選出させていただいて今の案を了解していただいています。一人一人についてはいろんな意見があると思いますが、地元には了解していただいているということでございます。

運行期間でございますが、証明書案を出しておりますが、10月中からということでもよろしくお願ひしたいと思ひます。

松田会長

いつからという表記でよいということ、今後審議する機会もありますので、今回提出する内容については、ここに書いてある事項と、運行する期間が10月からということでも出させていただきたいと思ひます。金額についてももう少しご議論があるかと思ひておりましたが、地元でも議論がなかったようでございます。とにかく便利になるならそこへ行きたい、一度やってみようという意見が出ています。やってしっかり検証するべきだろうと思ひます。

実証運行案の決議

松田会長

この証明書案に掲げる事項はこれでよろしいでしょうか。ご賛同の方は挙手を願ひます。

（全員挙手）

松田会長

ありがとうございます。この協議にかからない部分について各委員の方でお話がありましたら願ひします。

山崎委員

今までの交通プア地域は、問題はむしろ赤字が堪えられるかどうかだろうと思ひます。行政サイドでこのあたりならば大丈夫だという範囲におさまればよいが、一番懸念されるのはその部分です。収支はどうか、利用率はどうかということをおウッチして常にわかるようにしておくことが第1です。私の感覚ではかなり大赤字になると思ひますが、それを乗り越えて走りたい、地元の人たちに定着させたいという気持ちがあるかどうか。3分の1は地元負担にしているところもあります。プリペイドで自分たちでやりますとか、地元の人たちの行動が伴ってくれば赤字幅が許容できる範囲になると思

います。タクシーに比べたら非常に安いです。歯止めを考えておくことがこれからの議論です。

野本委員

利用率や収支のデータをとってやってみたいと思います。

宮野委員

予約制ですと、稲枝管内で催し物をすると乗る人員が集中しますが、そのときはどのような対策を考えておられますか。

野本委員

予約があれば配車していただきます。

事務局（交通対策課長）

路線もダイヤも決まっておりますので、その時間にご利用いただくのであれば、その分のタクシーは用意しておいていただきたいと思います。稲枝地区内ですと、一人500円払うよりも通常のタクシーを使って人数で割っていただくほうが安くすむこともありますので、そのあたりは利用されるかたに選択して欲しいと思います。

松田会長

いろいろ課題もありますが、実証することが大切で、急ぎ試行するものです。来年度予算のときに一定の方向性が出てきますが、このような内容で運行することの地域の方の十分な理解とそれに対する協力・支援がないと、またぞろなくなってしまうことになってしまいます。地域の方と協議して運行するものですので、ご協力いただきたい。いろいろ問題が出てくることは十分に承知していますので、次にそれをステップアップしていきたいという気持ちであります。

野坂委員（代理：富家）

稲枝地区で豊郷駅へのニーズについてももう少し詳しく教えていただきたい。それと、採算の話が出ていましたが、活性化法の適用を受けて1～3年補助を受けながらできますが、それ以降国の補助がなくなり、県の補助の仕組みでも現在はないので、5～6年、10年先の財政を見据えていくほうがよいと思います。

野本委員

ヒアリングでは、豊郷病院への声が大きいです。

事務局（交通対策課長）

1～2年実証運行してその後どう考えているか、県補助制度ではバスの代替として運行するのであれば対象としていただけると聞いていますが、新規の場合は対象に入っていないと聞いています。できれば県のほうでも公共交通機関に補助をいただけるようにご検討いただけるようよろしくお願いします。

高岡委員

高齢者の免許の切り替え時のアンケートを見ておきますと、若い人との同居がほとんどありませんので、病院、買物には免許が必ず必要、特に市外から離れた地域の方は交通の便を気にしておられ、生活するには車の免許が必要と言っておられます。反面、免許の更新に非常に心配な方もおられますが、一定の基準をクリアされると更新できます。最近非常に交通事故も増えてきております。身体的な機能の衰え、反射神経、速度感覚が低下しています。速度取締りでも、高齢者の方は速度感覚がつかめないということがありまして、高速で事故を起こされる、信号や一時停止の見落としによる事故が増えていきますので、こういう乗合タクシーの利用者が増えることを期待しています。可能な限り行政で補助していただき高齢者に利用していただきたい。

磯谷委員

運賃ですが、500円、1,000円となっており、バスは200円、300円ですから、バスと乗合タクシーの棲み分けをしていただいたのはありがたいと思います。気になりますのは、これを拡大していったときに、近江鉄道グループとしては、フジテック駅や鳥居本駅と彦根間で鉄道が走っていますので、相乗効果の出るような乗り継ぎ等の割引設定等を将来的に考えていただければということと、彦根駅から市立病院までバスを運行していますので、その整合性を考えていただければと思います。

大西委員

住民の方が分かりやすい理解ができるような方法をとっていただきたい。利用者は利便性が良くないといけません。分科会でも少し出ましたが、デマンドタクシーという表現から乗合タクシーという表現に変わりました。路線の乗合になりますから、稲枝2路線、鳥居本3路線、料金500円と決まっていますが、違う路線のところに行きたいときは乗り換えが必要になります。こういう部分でも利便性を高めていかないといけないのかなと思います。

横幕委員

事業者としての感覚でお話させていただきますと、バス停やダイヤはこれから検討するというご事情ですので、車両や乗務員の手配がありますので、細部は事業者と調整していただきたい。米原市さんはバス路線をやめて乗合型のタクシーにされたので、使い勝手が良く、便数が非常に濃く、12時間の中で1時間に1本ずつとなっています。路線バスをやめたからその分利便性を高めた、ということで、平均乗車人員は1.2人くらいです。1時間に1本という利便性から1人くらいしか乗られないということだと思います。今回の場合は、必要時間帯とか地元の方のご要望を取り入れられたと思います。計画では1日に3~4本ということですので、乗合型にもう少し高まってくるのかなと事業者として思います。

北川委員

基本的には乗合タクシーがこういう形でできるのはいいことだと思っています。しかし、乗っていないと採算が合いません。そこで働く我々は厳しい労働条件の中でやっていますが、地域住民の交通手段を守るのが主ですから、安全第一です。こういう制度ができたからには、一人でも乗っていただくことが大事です。家族に車で送ってもらっているところを、乗合タクシーを一回乗ってみようと、一人でも乗っていただいて健全な運行ができることが望ましいと思います。規制緩和の中でいくらかでも新しい事業ができるわけですが、安ければいいということではありませんから、健全な事業者を選定をしていただきたい。それにはまず、実績のあるバス事業者なりタクシー事業者を選定していただきたい。

樋口委員（代理：小島）

ダイヤは素案であるとのことですが、時間が大分かかるようで、起点から終点まで乗られることはないと思いますが、1時間以上の運行で、これはお乗りになるのかということをお心配します。通勤や通学が利用可能となっていますが、通勤は乗合タクシー運行の沿線に通勤されるための運行か、鉄道駅へ接続しての運行か、どちらかなと思います。通院されるのにこれだけ長い時間の運行では疲れないかと心配します。距離が分かりませんが、距離と時間の関係はどうかと思います。

稲枝は沿線に小中学校が書いてありませんが、通学のために利用されることが生じてこないのかと思います。文部科学省では事件が起こった関係で児童の通学の安全を図ることが言われています。できるだけ公共交通を利用して児童の安全を図ることが言われていますので、そのところが気になります。

した。

中村委員

乗合タクシーは障害者が乗る場合に車いすは対応できるのでしょうか。

野本委員

折りたたみ式の車いすは折りたたんで運行するという事です。

横幕委員

普通のタクシー車両では、アルミ製で折りたたみ製は折りたたんで2台までは収納できますので、現在はそのようにさせていただいています。乗らないのは電動車いすです。重量がありますし、持ち上げることができませんので、福祉輸送での対応になると思います。

宮野委員

地区内で動く場合、タクシー発想の運賃とバスの発想の運賃が違うので、その運賃設定がなんとかならないかと思います。

松田会長

いろいろご意見をいただきましたので、それを含めて実証の中でどうするか方向性が出てくるかと思います。協議事項についてご承認をいただきましたので、修正しながら実際に運行の段取りをしていきたいと思っています。

事務局（交通対策課長）

ご承認いただきありがとうございます。スケジュールですが、タクシー事業者を決める必要があります。今日の決議を受けて今月中にタクシー業者と乗合業者へ説明会を開催させていただき、複数の事業者があれば9月のはじめには決定したいと考えています。決定次第証明書を持って運輸局へ申請を行っていただきます。9月には愛称募集を考えておりますし、時刻表や停留所について事業者と詳細を決定し、利用者へ周知するためチラシの配付や説明会をしていきたいと考えています。運輸局の許可の関係もありますし、ハードなスケジュールですので、10月1日はずれ込みますが、早い時期に運行したいと考えていますので、よろしくをお願いします。

松田会長

市民の声も非常に大きいですし非常にハードなスケジュールを承知の上で進めております。職員や関係者一丸となって進めていきたいと思っていますのでよろしくお願いします。

それでは、もう一つの事業であります連携計画策定事業について近藤委員から説明をお願いします。

近藤委員

連携計画策定の進捗について簡単にご説明いたします。乗合タクシーも含めた総合的な計画を住民・事業者さんと一緒に策定していきます。今年度の材料として、デマンドの交通の試験導入のデータを分析して、どのくらいの利用があるのか、どういう収支になるのか、を含めて来年度、今後に向けて彦根において乗合交通をどう考えていくかを材料にしたいと考えています。もう一つはアンケート調査ですが、どういうふうに通ずる交通ニーズがあるか、意見があるかというところの調査を市内から抽出で行います。すでに配らせていただいているバスコンでアイデアや情報を収集・参考にしながらどのような考えができるか立てていこうと考えています。

今までどのようなことをしてきたか、ということですが、分科会を7月7日に第1回を開催し、公共交通の現状や事例の紹介、意見交換をしています。バスコンの説明会をし、参加者には一日バスに乗りさせていただいたりしています。9月5日にはアンケートの確認、施策の方向性、メニュー案を具

体的に出していこうと思います。8~9月にアンケートを実施し、バス交通に対するニーズを把握していきます。さらに、市民に意識を持っていただくためにニュースレターを2ヶ月に1回のペースで発行を予定してします。7月15日に第1号を全世帯に配付しており、9月1日に第2号を配付させていただきます。バスコンは誰でも参加でき、10月締め切りに向かってアイデアをいただこうと思います。バスコンはバスに対する現状に目を向けてもらって提案していただきます。提案の視点は、利用者の支店にたった分かりやすさ、使いやすさをユーザーの視点でいただきたい。さらにバスに対する親しみやすさ・楽しさ、移動のツールだけでなくバスに楽しく乗るということを考えていますが、夢物語で実現性がないので、実現可能性や継続性を考えていきます。コンペをしますので優秀賞等を決めていきますが、それが連携計画に反映されるかということ、アイデアの質で分かりませんのでそのことも考えて審査していきます。提案の具体的な内容案は23ページに整理しています。10月15日が提出締め切りでシンポジウムも考えています。バスコン説明会には21名に参加いただき、いろんな意見をいただきました。アイデアを出すだけではなくて、計画を作っていくのでみなさん一緒にやりましょうという形にもっていきたいと思います。

第1回分科会の意見は25ページです。26ページは利用促進のためのアイデアをですが、まだまだアイデアを模索している段階です。これらをふまえてアンケートや実際のデータ、ヒアリングやみなさんの声を踏まえて深めていきたいと考えています。

松田会長

今回は連携計画については概要を報告いただくことにしておきます。

タクシー協会の加茂委員からお話があるそうですのでお願いします。

加茂委員

タクシー事業が全国的にマイカー利用によって減少しているので需要喚起策を講じる必要があり、7月11日に運輸局から公示があり、特定特別監視地域として湖東交通圏(彦根市・犬上郡・旧愛知郡)が指定されました。公共交通会議の場をお借りしてご意見をお伺いし、それを参考にしながらタクシー事業構造改善計画を作成していきたいと考えています。よろしくお願いします。

日頃タクシーについてどう思っておられるかということをお伺いしたいと思います。

松田会長

始めてお聞きする内容ですので、今後どう対応するかをお預かりして検討したいと思います。

中辻委員

乗合タクシーについては、試行ということで、社会実験としていろいろ問題もあろうかと思いますが、当初案の軌道修正を早急にしてこまめに検証していかないといけないと思います。行政負担が大きく影響します。利用者としては割安感というのがありますので、どのあたりで線を引くかという問題もあると思います。地域連携計画ですが、まちづくり三法という法律ができて、コンパクトシティのまちづくりがありますが、この大きな柱として、公共交通のあり方というのがあります。どのような形で都市の公共交通の体系を整えるかという問題がございます。乗合タクシー実証実験もそうですし、連携計画の中で全体を見直すというのもそうですが、交通体系の難しさは地域の特性だろうと思います。たとえば武蔵野市でされたムーバスが成功したからといって他の自治体で真似をしたところで採算面で上手くいかなかったという事例も報告されていますので、バスコンも彦根市の地域に応じた公共交通というものを期待していますし、何回か試行錯誤を繰り返してもまだはっきりと姿が見えません。高齢化社会に適合した交通体系は住民のみなさんが待ち望んでおられるのは間違いありません。公共交通の新たな形として会議の中できっかけづくりをしていただきたい。理想は地元主導

で地域公共交通が整っていけるものと思いますが、行政の責務であるとも思います。

松田委員

バスコンやニュースレターで市民にバス問題・公共交通問題に関心を持っていただけるようにしていただきありがたいことだと思っています。

今日は乗合タクシーの協議会での協議内容をご確認いただきましたので、これに基づいて進めていきたいと思います。

これで第3回彦根市公共交通活性化協議会を終了させていただきます。