

4本の柱	NO.	意見
I 交通網の形成・充実	1	交通網の整備は必要であるが、少数意見に流されないように検討をお願いしたい。また、大きなバスが必要ではないと思うので負担が軽く継続していける方向の検討を
	2	公共交通の基幹路線である路線バスとの役割を明確にすることは必要
	3	もりーカーについては、利用についての縛りをなくすことで利便性は高めるものの、その分料金は高く設定
	4	持続可能な交通網形成のためには、利便性や定時制が高まるにつれて利用料金も上がるという本来の考え方に帰着すべき（※1）
	5	駅ロータリーの利便性向上のため、自家用車の進入を制限する
	6	既存バス路線でも赤字幅が大きな路線は廃止を検討する
	7	バス減便の対応策としてもりーカーの登録要件を緩和する
	8	定時定路線の便については、路線バスのレインボーロード路線に接続する便の導入が望ましい。また、前回公共交通活性化協議会資料の「OD分析：時間帯別の移動傾向（速野・河西・吉身学区発）」で定時定路線化の可能性を検討されているが、資料のソースとなる利用実績がごくわずかな特定の利用者に絞られている可能性が高く、一部の利用者への利益誘導にならないか懸念される
	9	（4）の企業に働きかけて行動変容を促すにあたり、複数の企業を一つの路線でカバーできるようにすると、スケールメリットが生じるので場合によって路線の新設や貸し切り契約での対応が可能になるかもしれない。それでも（4）に記載したように金額的に企業にメリットがないと難しいと考えます。
	10	（ICカードの導入）複数の交通手段を1枚のカードで利用できるようにすることで利便性を向上。
	11	免許を返納した高齢者は益々増加し、今まで自分で運転して買い物、病院など簡単に行けないので、食料品等は移動販売にすることで解決するし、自分で買い物をすることが出来る。病院などは小さなコミュニティで月ぎめで各自が契約し利用する
	12	誰もがすべての目的地利用の可能については、現在学区の高齢者送迎支援事業で行っているが、もりーカーでの実施となると、学区の負担が軽減されるので有難い
	13	もりーカーは公費を投入して利用料金に反映しているという優位性があるので、その利用形態を充実させればさせるほど、特に路線バスの運営事業者との共存共栄はむしろかくなるので、路線バスの運営事業者のことを考慮するとすれば、他の自治体で取り組んでいるコミュニティバスの導入も視野に入れた検討が必要ではないか
	14	守山駅周辺と市北部地区（ピエリなど）を巡回するシャトルバスを企業と連携して運行する。路線バスのないルートや本数増加も検討する。
	15	乗降指定地を超える乗車については、追加料金徴収するなどにより免許返納した人、身体的不自由者など、移動手段のない人に便宜を図れないものか。
	16	乗り継ぎ拠点（守山駅周辺の官・民施設等）の活用。乗り継ぎを行った利用者に対してインセンティブの導入
	17	二種免許を必要とする送迎は、そもそも免許保持者が減少傾向にあるので、根本的に新たな要員を伴う規模の拡大は不可能に近い。しかしながら、各事業の特性を活かすことで一人の運転手による仕事の融合や拡大の可能性はあるかもしれない。例えば、朝夕の路線バス勤務の間に、もりーカーを勤務するなど。一方で二種免許を必要としない送迎については、より仕事の融合性は広がるように感じる。例えば、ゴミ収集車の運転業務との融合や、企業送迎バス、病院や施設の送迎バスなど。いずれにしても、生産年齢の人口減少が続く中で、特に「人」を必要とする仕事においては「仕事の融合」が必要不可欠となると考える。
	18	各バス路線をラダー状に結ぶ交通手段があれば、大きく迂回することなく目的地に到着できるのではないかと考えます
	19	鉄道、路線バス、もりーカーの役割分担を明確化
	20	住民ニーズと現状とのギャップ分析を踏まえ、それぞれの役割分担に基づいた運行本数、ダイヤ、発着地点等のサービスレベルの検討
	21	運転免許証を自主返納された方の無料回数券交付（市、警察の連携による支援事業）
	22	路線バス利用促進のため、時間経路、乗り継ぎ箇所、料金を検索しやすく、余裕をもって、目的地に目指せるように
	23	バス停留所の整備（自転車、ベンチ、雨除け等）
	24	地域（自治会）でのボランティア運行の検討、拡充
	25	既存の公共交通とのすみわけを行い、バス停から先の公共交通ではたどりつけない箇所への補完になるような施策だとバス事業の継続が考えられるのではないかと
	26	ネオバヴィータよりすこやか通りを通るバスがなく、何時も守山駅に出て市役所（総合病院、市民病院）へ等々、非常に不便であり、取付道路経路が全てでは困る

4本の柱	NO.	意見
Ⅱ 利用環境の向上	27	通勤、通学のバス路線は残す必要があるものの、時間帯・目的地により守山市は取組が進んでいる方で、まずは周知と利用増加策を。
	28	貸切運行（ex.チョイソコ化）※3～5台でエリアを拡大する。（※1）は必ず必要
	29	予約アプリの活用と、自動ルート設定による省人化
	30	登録要件、利用要件を撤廃し、全市民が利用できるようにする
	31	もりーカーの利用について、予算の増加防止と公平な税金の分配の観点から1人ごとの利用回数制限を設ける、利用料金の値上げ（300円⇒500円と割引廃止）を実施する。割引については、現状で誤った運賃収受や月度内の変更がある場合の集計請求業務のミスの原因になっている。
	32	もりーカーの特定目的地が形骸化している（その目的地に用事がある人が利用していないケースが多い）ため、廃止し、全乗降所を全登録者が利用できるようにする
	33	もりーカーの利用はスケールメリットを出しにくいので、要望にこまめに対応する必要があるが、そうすると行政や事業者の負担増となると思う。アプリは一定の年齢層の人には対応可能ですが、この施策を進めすぎると今の利用者層からすると不便を感じると思います。また登録者の70パーセントが一度も利用していないとのことですが、これらの人たちは、おそらく利用する必要をまだ感じていない人たちではないでしょうか。
	34	もりーカーとタクシーの違いや使い方をわかりやすく紹介した冊子や動画の作成
	35	「こんなときはタクシーが便利」「もりーカーでこんなに安く行けた」などの体験談を発信する
	36	公共交通も小回り出来る大きさをないと、広い道路まで出ないと乗れない。軽自動車位が良いのでは
	37	予約を1本化しインターネット予約の導入
	38	ネット予約や直近での予約も可能にすることで利用は増えると思います
	39	もりーカーの利用者がインターネットで予約できるようにアプリを導入
	40	利用料金のキャッシュレスの導入経費の安価な方法の一つとして、もりーカーに回数券の導入をしてはどうか
	41	もりーカーの当日予約は30分前から可能とする。
	42	乗合交通を承知した利用者が多いと思われるため、目的地到着時間を決めつけた利用者は少ないものと考えられることから、定刻に乗降場所を出発するもりーカーを複数便取り入れてもらうことで利用の向上が図れるのではないかと。
	43	もりーカー予約先は一元化する方が望ましいと思います
	44	停留所名称を分かりやすくする。あくまで一例ですが、停留所名称の統一（例：滋賀県立総合病院（江若・近江）と、県立総合病院（くるとバス））や、最寄りの停留所に施設名（スーパー、公共施設名）を入れる。等。
	45	運行事業者は、運行面での安全性と快適性の向上を目指し、それ以外の部分については、一括した予約センターなどを設置してもよいと思う。
	46	ICカードによる運賃支払いを可能にする
	47	ネット予約を導入する
	48	乗合率が1.56人であり、これを上げることにより、運転手の負担減に繋がると思います。乗合人数に応じた割引を導入するなど工夫が必要と考えます
	49	スマートバス停など、乗り換え拠点の整備や待ち合い環境の快適化
	50	運行車両のバリアフリー化
	51	もりーカーについて、インターネット上での予約を可能にする
	52	運転免許証を自主返納された方の無料回数券交付
	53	バス・タクシー・徒歩等、路線経路検索が充実（アプリ等）できれば
	54	守山駅、各バス停までの徒歩圏内および、圏外となる地域の詳細なデータ蓄積において、計画立案に繋げる
	55	年に一度くらい、市民が公共交通（路線バス）利用に機会を設けていく
	56	アプリ導入で手軽さを付加してほしい。弊社のWESTERアプリと連携できる可能性があるかもしれない。

4本の柱	NO.	意見
Ⅲ 広報戦略による関心と利用の拡大	57	どこの市町さまざま予算により施策が制限されるのであれば協力企業に頼った方向性の検討も。
	58	市内施設（提携）にて〇〇円以上の買い物利用で、公共交通（路線バス回数券やモーリーカー等）の利用券、回数券を進呈
	59	市内各施設との提携や協力により、比較的時間の融通の利く世代（ex.高齢者等）に一日のうち閑散時間帯での移動を推進するため、タイムバーゲンを設定（提携施設、公共交通事業者、利用者ともにWinとなる施策にすることが重要）
	60	市外からの転入時や、老人会などで定期的に広報する
	61	“シェアリング”の一環としての公共交通利用を促す（ピークタイムを避けた公共交通の利用を促進する）
	62	「公共交通（電車・バス・タクシー）は地域住民が利用することで維持できる」の大前提を市民に意識していただけるよう広報する
	63	利用回数に応じて特典がもらえる仕組みで楽しみながらの利用促進
	64	安くて小回りが利く車ですかね
	65	定期以外の路線バス利用者に利用毎にポイント等を付与し一定以上貯めれば商品券などが貰える
	66	割引賛成です
	67	モーリーカーの体験乗車をするイベントの開催
	68	地球環境の保全の一助とすることも打ち出しながら、公共交通を利用した場合、ポイントが付与される制度（ポイントによる特典は別途要検討）を導入し、利用促進に繋げる。この問いの結果を踏まえて実施するとする場合の手法をJR守山駅および市の公共施設に掲示する。
	69	モーリーカー利用の高齢者向け月間乗り放題割引パスの発行
	70	毎年「路線バスの日」や「モーリーカーの日」を設けて無料で乗れる機会を作り利用促進に繋げる。
	71	遠い守山駅よりも近くの野洲駅着を希望している利用者は多くおられるものと考えられ、近年守山から野洲市内へのモーリーカーもできたが、野洲駅まで行きたいと希望する高齢者、免許返納者は多くおられると考えられ、より野洲駅に近い乗降場所の確保に努めてほしい。
	72	全てのタクシーのボディーに「モーリーカー」利用のステッカーを張り付ける。（宣伝アピール効果有り）
	73	守山駅前等主要停留所にデジタルサイネージの設置。（経由地、遅延情報等の見える化）
	74	広報戦略による利用拡大について、大きな効果は期待できないと思うものの、公共交通の必要性を熱心に発信し続けることは大切だと思う。交通基盤の整わない街はいずれ廃れていく。市民の方へ、街における公共交通の現状と将来像を、その実情を伝えていくことも大切だと考える。
	75	民業圧迫にならないように、ステッカーやチラシを配布するにしても、路線バスと「モーリーカー」をセットで周知していく
	76	“モーリーカー”を乗合利用した場合に何らかのインセンティブを考えられないか
	77	高齢者が主なターゲットになると考えます。どの交通機関を利用しても1日の料金の上限が決まっているシステムであれば利用しやすくなると思います。
	78	公共交通利用週間の設定
	79	SNS等による公共交通のブランド力向上につながる情報発信
	80	免許返納者への支援（乗車券、割引券の配布）
	81	年齢層で情報を得るツールが変わるため、新聞折り込みチラシや市のホームページ、地域回覧等複数の方法により周知を図る
	82	地域ごとにおける路線バス・モーリーカーの利用方法（具体的事例）のチラシ作成、啓発
	83	利用者がよく行く施設での販促活動を行ってはどうか。利用者の世代を増やすのであれば、その世代がよく行く施設で行うのも効果的かと思われる。
	84	例えば、二人で乗り合うと、1ポイント。三人で乗り合うと2ポイントにするなど、ポイント獲得数により無料で乗車できる。なお、偶然の乗合はポイントがつかない。事前に利用者が乗り合うように電話やラインで乗合う人を探すことが条件
85	宮崎駿監修のもと、「トロのネコバス」を走らせ、子育て世代対象に路線バスに興味をもってもらう。また、外国人観光客を呼び込む	

4本の柱	NO.	意見
IV 公共交通利用への行動変容の促進 (モビリティ・マネジメント)	86	公共交通利用を進めるのであれば、駅周辺の駐車場・駐輪場を別の施設に検討し、移動手段の選択を減らすか制限する方向を。特に駅ロータリーの送迎車を減らす施策をお願いしたい。
	87	各自治会や老人会等と連携し、公共交通事業の使い方の出前講座を実施
	88	金曜日（例えば）等のノーマイカーデーを実施
	89	駅前駐車場の利用料金を上げるなど、公共施設、公共交通施設へのアクセスに制限をかける（無理が生じないように）
	90	他自治体を倣い、免許返納促進策としてバス・タクシー利用券を配布する。
	91	朝、守山駅で多くの従業員輸送のバスを見ますが、公共交通としてバスへの働きかけを行うにあたっては、企業側にメリットがないと難しく、従業員輸送に係る経費と路線バスの定期代に係る経費との比較になることから難しいと考える。一企業に対する助成は行政として難しいと考えるが、学生に対する子育て支援のような大義名分が何かインセンティブとして守山市内でのお買物券などがあればと考えます。
	92	駐車場の料金を見直す。（高額にする）公共交通の方が便利で快適という実感をもってもらうことが大切。
	93	いつでも、最大自宅近くに来てくれる
	94	高齢者の免許返納ともりーカーをセットにした広報活動
	95	運転免許を返納された方への優先利用や割引など
	96	バスのこども無料乗車デー
	97	地球環境の保全の一助とすることも打ち出しながら、公共交通を利用した場合、ポイントが付与される制度（ポイントによる特典は別途要検討）を導入し、利用促進に繋げる
	98	もりーカーを電気自動車にして環境に優しい乗り物とアピールする。
	99	もりーカーを高齢者等交通弱者向けとするか路線バス補完の乗り物とするのか検討する必要がある。
	100	昔から運行されてきた公共交通（近江バス）により近い、低運用費で用の足せる交通手段を構築すれば、もりーカーの利用はより高まるものと考えます。
	101	もりーカー利用DAYを設けることで利用を促進してはどうか。
	102	運転免許証を返納された市民の人に年齢を問わず「もりーカー」の対象者にする。
	103	もりーカー制度説明パンフレットについて、全てを網羅していると言う点では分かりやすいと思いますが、初めて読む人には読むために気合いが必要と思います。
104	概要版（例：●●地区の住民向けに特化した抜粋版）の作成。または、必要なページの切り取りができるようにミシン目を入れたパンフレットに改善をする。	
105	県が主催する小学生を対象としたバスの乗り方教室等に、もりーカーの乗り方の説明を加える。（もりーカーが地域交通を支えているという認識を持ってもらう。また、孫から教えてもらったら、利用者（祖父・祖母）は覚える可能性がある）	
106	公共交通の優位性を実現し、必要だと理解して利用してもらうことが、将来にわたって存続していけることだと思う。例えば、駅ロータリーは公共交通の車両のみ進入できるようにする。また、非常に莫大な費用はかかるが、路線バス専用（優先）道路の整備、他には、市内への企業誘致の際に、従業員の通勤手段を路線バスにすることへの特典を行政として設けるなど	
107	公共交通を利用していない人、利用する気がない人が相当数いると思われる。近江鉄道のように、路線バスの一日乗り放題イベントを企画し、公共交通を実体験してもらってはどうか	
108	高齢者の方に対して、一度、お試して実際に使って頂くと、利用に対するハードルが下がるのではないかと考えます	
109	地域イベント、自治会等を通じて公共交通の乗り方講座を実施	
110	企業に対する公共交通通勤の呼びかけ	
111	学生（小学校、中学校）へのモビリティ・マネジメント	
112	（守山駅周辺への自家用車乗り入れを抑制）	
113	特に高齢者の方が自動車以外の通行方法として、公共交通を利用しやすくなる事業を市、警察と連携実施	
114	企業・学校の通勤、通学利用の実態調査、公共交通利用への協議	
115	レンタサイクル利用と路線バスの連携	
116	バスはどこに行くかわからないやダイヤが少ないなどで利用者が減ってしまうことも一因ではないかと思えます。そこを解消するような施策であったり、シビックプライドを醸成するような施策が望ましい。	
117	自治会対象で「もりーカー」説明会の開催	
118	近江鉄道バスの団体乗車券（15人以上）活用によるバス利用の促進	