

## 令和5年度 第3回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和5年11月9日（木） 午後2時～午後4時

場 所：太子町役場 万葉ホール

議 題

- (1) 太子町地域公共交通運行計画（案）について
- (2) その他

### (1) 太子町地域公共交通運行計画（案）について

（資料に基づき、事務局より説明）

高谷委員 前回の会議でも述べたが、コミュニティバスを運営している30自治体のうち10自治体が運賃を無料としており、近隣でも数カ所の市町村が運賃を100円としている。今の説明の中で利用促進の話があったが、利用促進を考えるなら、運賃を無料か100円にすることを検討してもらいたい。

それから運賃を200円とすることにあわせて、従来70歳以上に対して行われていた運賃補助を一旦廃止するとなっているが、利用促進の面からもこの継続は絶対に必要であると考えている。これを廃止したら高齢者は利用しない方向になると思う。運賃補助は町のお金を町民に還元する施策であるのだから、運賃を200円にするのであればなおさら継続する必要があると思う。

従来のコミュニティバスは運賃が160円の地域と180円の地域に設定されていたが、それで運賃収入はどれくらいあったか。そして200円に値上げされるとのことだが、どれだけの金額があれば持続可能な運行となるのかを教えてください。

事務局 まず基本的な考え方を申し上げたい。公共交通としてコミュニティバスを運行するにあたり、将来にわたってこれを持続させる必要があると考えている。そうした中で、令和2年度からコミュニティバスを運行しているが、運賃の収支率は20%を目標に掲げているものの、過年度の実績は目標の半分にも及ばない5～10%程度となっている。金剛バスがこのような事態になった背景にも、運転手不足のみならず、経営的な部分もあったと聞いている。こうしたことを鑑みて、コミュニティバスを持続していくには、利用者に応分の負担をしてもらう必要があるという判断に至り、今回運賃を200円と設定させてもらった次第である。それから運賃収入の実績については、令和4年度は134万円であった。

西田委員 収支率 20%が目標だったとのことだが、この目標を達成するにはいくらの運賃収入が必要であったか。

事務局 250万円くらいの運賃収入があれば、収支率 20%に達する計算である。

西田委員 その金額を達成したら、コミュニティバスが黒字になるのか。

事務局 黒字になるには 100%を超える必要がある。

西田委員 自治体は企業ではないのだから、コミュニティバスを走らせているのも、住民福祉向上が目的であり、そもそも黒字を目指しているわけではないということから、こうした目標値を設定しているということか。

事務局 公共交通を黒字で運行していく考えはない。これまでの収支の状況から判断して目標値を設定した。

西田委員 それならば、現状の運賃のままで利用者数を増やすことで収支率 20%を達成させるという考え方もできるのではないか。

事務局 当然多くの方に乗ってもらえれば収支率は上がることになる。

西田委員 そうであれば、高谷委員が話していたように、運賃を上げるよりも利用者を増やすための努力をすることが一番大切だと思う。現状では上ノ太子駅から役場前を経由して喜志駅までの運賃は乗継割引があるので 290 円となり、高齢者はお出かけ支援もあるので 190 円で行ける。それが値上げと割引等の廃止で 470 円になる。

コミュニティバスの新しい運行計画では、朝・夕の時間帯に上ノ太子駅までの直通便が設定されており、運賃も 200 円を支払うだけで済むので、ここについては問題ない。しかし昼間に町内を移動する人は、例えば畑方面の人は、上ノ太子駅に行く場合、一度役場まで来て、そこで乗り継いで行くことになる。この場合、乗継割引がないので 400 円かかることになる。このように乗り継ぎの時間と手間をかけて、さらに高い運賃も払わなければならないというのは、制度設計がおかしいのではないか。

事務局 ルートについて説明したい。既存のコミュニティバスは当初、春日・畑ルートは朝・夕のみの運行で設定し、昼間は福祉センターへ行く便として運行するものとしていた。これは、元々福祉センターの送迎バスとして走っていたものをコミュニティバスと一本化して運行することとしたという経緯による。ただ、この場合、畑方面の方は駅まで直通で行けるのが朝・夕の時間帯に限られ、昼間は駅に行くためには乗り継がなければならないということがあったので、今回の変更にあたり、昼間にも1本畑方面から上ノ太子駅への直通便を設定している。これにより朝に上ノ太子駅に行った方が昼に戻ってくるケースや、昼に直通便で駅に向かい夕方に戻ってくるケースでも利用してもらえるようにしている。ただ、既存コミバスは福祉センターの利用者を運ぶ役割があるので、昼間に駅への直通便を挟み込むのは1本が限界というのが実情である。

西田委員 苦労しながらよく考えてくれているのはわかる。それでも同じ区間を乗車するのに、朝・夕と昼間で運賃が倍も差があるのはおかしい。明らかに不平等な料金設定は止めてほしい。この運賃が11月20日までに決まらなくても、全てが先に進まないということにならないのではないか。

猪井会長 その点について、運輸局からコメントいただきたい。資料の7ページの案件は運賃についてで、9ページの案件は運賃をどう支払うかという太子町の考えで、自家用有償旅客運送としては、7ページの運賃についてはこの場で皆さんの同意を得ることが必要となるが、9ページの案件は運賃として決めていかなければならないのはどこまでになるか。

中村委員 運賃については、小児運賃、定期券の金額も含めて皆様に決めていただき、割引についても制度としては皆様に決めていただきたい。お金を補填するという意味では町の事業であるので、その良し悪しについては何とも言えないが、ただ割引をすることで、競合する交通事業者が困るということであれば、その意見は考慮してほしいと考えている。

猪井会長 9ページの内容の決まり方によっては7ページの出し方が難しくなるが、切り離して設定することも可能ではある。だから9ページの内容が決まらないと運行できないということではない。ただ、乗継運賃等の割引制度が決められていないと12月21日から割引の適用はない。

土井委員 先ほど運賃を無料にせよという意見が委員より出された。ただ、自分は高齢者の実際の声として、週に1度通院のためにバスを利用しており、バス代が倍になっ

たとしても乗るのを止めるわけにはいかないといったことを聞いている。だから倍にしてよいとは言わないにしても、住民が納得するような適正な価格にするのは問題ないのではないか。先ほど委員は、有料にしたら多くの人がバスに乗るのを止めると言っていたが、それは逆に値段が多少上がったからバスに乗るのを止めて通院も止めるという人はいないと思う。適正な範囲で多少の運賃を支払ってもらってよいと思う。

高谷委員 無料の市町村もあるという例を申し上げた。無料が無理だとしても、近隣の河南町や富田林といったところも 100 円で運行している。バスで通院している人はバスを止めるわけにはいけないが、特に年金生活者には交通費の負担は少くない。町はそういうことも踏まえて、住民のためになるような運賃を設定してほしい。

それから今は非常事態なので、福祉のバスも運行計画に組み込んで住民のために活用できるように検討してほしい。

斧田委員 今日の事務局の説明で、本事業について短期的なものではなく将来を見据えて取り組んでいくことを鑑みて、利用者が応分の負担するものとして、運賃を一律 200 円に設定したということであった。確かに運賃が安いほうが皆に喜ばれるというのは理解できるのだが、やはり今後事業を継続させていくためには、一定の費用負担を住民にしてもらわなければならないと思う。

今回の金剛バスの件は、国会でも話題に上がり、ニュースなどのマスメディアでも取り上げられて全国的に注目されており、太子町の住民もその渦中にあり、この大変の事態を乗り越えていかなければならないということ認識していると思う。そうした中で、金剛バスから引き継がれる路線バスや今我々が検討しているバスに、住民の方々に愛着を持って乗ってもらい、事業が継続されていく仕組みを考えてもらえたらと思う。

西田委員 今まで畑から喜志駅に行くのに、70 歳以上であれば 190 円であったのが、この計画案が実施されると 470 円かかることになる。喜志駅に行く方は富田林に向かうことが多いので、PL 病院や富田林病院に通院されている方がいると思うが、そうした方々が今後は片道 470 円かかることになる。この負担が軽いのか重いのか自ずとわかると思う。金剛バスが廃止になり、路線は引き継がれるが、一番困っているのが住民である。その住民に負担をかける方向で運賃を決めようとするのはいかがなものか。

それから収支率について、5~10%程度で低い実績であることを説明していたが、コロナ禍で利用が減っていたことが影響しているためではないか。そうしたこ

とも踏まえて述べているか。

事務局 実際の数字を申し上げると、令和4年度で8.3%、令和3年度で5.1%、令和2年度で8.5%となっているので5～10%と説明した。

西田委員 コロナの影響はないということか。

事務局 コロナの影響はあったと思うが、現実の数字として5～10%であるので、それをお伝えした。加えて、現在はもちろん将来もこの公共交通を止めることはできないということ、また現行の金剛バスの運賃が喜志駅から太子四つ辻までが160円、喜志駅から太子町役場までが270円であり、また現行で上ノ太子駅から町内へ移動する場合、最大で240円の運賃がかかっているということもある。そうしたこともトータルで勘案して200円という数字を出している。

西田委員 太子町の補助制度について。高齢者のお出かけ支援から始まり、乗継割引、福祉センター利用者支援といったものがあるが、これらについての補助の総額が320万円程度となっており、これは当初予算で計上されている。それが12月で金剛バスが廃止になり、住民が不安の中にいるところで、このタイミングに合わせて太子町の補助制度もなくしてしまうのは、あまりにも乱暴ではないか。あと3カ月ほどの期間を残して廃止して、それで持続可能な公共交通を目指すような言い方をするのは違和感がある。割引チケットには印刷代などの費用もかかっているし、まだ手元に残っている人もいるだろう。それを捨ててしまうようなことをしなくても、今年度いっぱい使えるようにしたらよいのではないか。補助制度がなくなることも、運賃が値上がりすることも、住民は一切知らない状況である。それを一気に叩成に進めてしまうのは、あまりにも乱暴ではないか。

事務局 これまでの経緯は速やかに町のホームページに会議録を掲載するなど報告させてもらっている。運賃を200円にすることについては、今回初めて委員の皆様提示させてもらった。この会議は行政機関、事業者や地域の団体、住民など関係各方面の代表の方々と構成され、法に基づく制度として運営しているものである。ついては、この会議で運賃も含めて計画内容について議論をして、決定していきたいと考えている。

猪井会長 事務局の説明のとおりで、この交通会議で計画を決めていくというのが、道路運送法で定められたシステムである。今、主に運賃に関して質疑が出されてきているが、他の内容の議論があまりできていないので、一旦、他の内容に関する質問・

意見をお願いしたい。

西田委員 資料2ページに、第2回広域会議で「基本的に金剛バスで使用していたバス停位置とする」とあるが、「基本的に」ということは、新しく設置することもあり得るということか。

猪井会長 ここに書かれている5路線については、金剛バスが使用していたバス停を使用する。ただ、太子町でいえば、ここに記載のある3バス停についてはやや危険な場所に該当するために、今回運行事業者が移行するにあたり、場所を少し変更する。新しいバス停の追加は可能ではあるが、まずこの5路線は12月21日以降もこれまでに金剛バスが使用していたバス停にバスを止めて運行していくことで進めている。今後4市町村で新たなバス停の話が出てくるかもしれないが、今はその議論はしていない。

西田委員 資料4ページの想定される利用者について。「安全性・経済性の観点から自家用車から公共交通を…」と書いてあるが、この「安全性」とは何を指すのか。

猪井会長 事務局が回答する前に一言。道路運送法に基づいて記載が必要なのは「旅客の範囲」であり、「想定される利用者」はその範囲を掲げた理由のようなものであると考えてもらいたい。

事務局 「安全性・経済性の観点から自家用車から公共交通を選択する住民」の具体例について。例えば、一般的に高齢の方が年齢を重ねると判断力が衰えるといったことが言われており、そうした安全性の意味から免許を返納するなど、自家用車から公共交通を選択する住民の方が想定される。また経済性については、自家用車の保有には諸費用がかかるが、その費用負担をなくすという経済的な理由から公共交通を選択する方もいるものと想定している。

西田委員 公共交通を選択する人として、排ガス問題やSDGs等の環境問題を意識した人は想定していないのか。

事務局 ここに挙げているのはあくまでも例であり、想定から除外しているケースがあるわけではない。趣旨としては自家用有償旅客運送の実施にあたり、旅客の範囲の設定が必要であったので、町内住民のみならず町外の方も誰でも利用できるという設定を行う中で、例として主な利用者を列挙した次第である。

西田委員 地域公共交通計画に関わってくることであり、太子町はSDGsの実践を掲げているのだから、想定される利用者に環境問題から公共交通を選択する人を入れないのはもったいないのではないか。免許を返納する高齢者だけでなく、環境問題への意識から自動車の利用を止めようとする人を公共交通へ誘導し、一人でも多くの住民に利用してもらうことができれば、収益も上がるわけなので、そういう誘導策の側面からもここにきちんちと位置づけたほうがよいと思う。

猪井会長 ご指摘のとおりである。地域公共交通計画では公共交通の利用者として、環境問題を意識している方も挙げているので、この点については記載してもらうようお願いしたい。

高谷委員 現行ののってこバスには、降車を合図するボタンが設置されていない。運転手にどう対応しているのかを尋ねたところ、乗客の降車場所を運転手が全て記憶しているとのことだった。これは運転手の負担が大きく安全性の面からも改善が必要なので、今後の車両購入にあたっては、降車合図のボタンはぜひ設置してほしい。

事務局 今後購入する車両については、降車合図ボタンを設置する形で考えている。

西田委員 資料7ページの定期券について。ここで設定されている新しい定期券は、購入日が使用期間の起点になるのか。それから現在金剛バスの定期券を使用している人は、近鉄バスに移行したらその定期券はどうなるのか。

事務局 現行の金剛バスの定期券については、次の近鉄バスで利用できないこととなっている。金剛バスのホームページ等でも払い戻しについてアナウンスしていると思う。購入日が定期券の期間の起点日になるかどうかについては、現在協議中で決まっておらず、お答えできない。

西田委員 金剛バスから近鉄バスに移行したら、上ノ太子駅前の定期券販売所はどうなるのか。

事務局 上ノ太子駅前の券売所兼休憩所は継続していく方向で金剛自動車と協議をする必要があると考えている。金剛自動車は路線バスの運行事業は廃止するが、会社は存続していくと聞いているので協議はしていくが、答えは出ていない。

猪井会長 運賃以外の内容について他に質問・意見がなければ、運賃の内容に戻ろうと思う

が、ここで10分の休憩を挟んで、会議の進行について事務局と打ち合わせをさせてもらい、その後再開としたい。

#### <休憩>

猪井会長 これまでの委員の皆様の意見を整理すると、資料6ページまで及び9ページのバス停については皆様にほぼ同意をいただいていると思う。運賃の200円も高いというご意見もいただいているが、一定認識いただけているように感じている。そこで最も問題となっているのは、9ページのお出かけ支援事業と乗継割引事業の部分である。

ここで、国土交通省が出している地域公共交通会議の運営に関するガイドラインを立ち戻ってみると、できる限り全会一致を目指すようにと示されており、そこを目指しながら本日も議論をしてきたのだが、一方で12月21日以降より新たに路線の運行をしなければならないという時間的制約もあるため、ここで必要事項について決定をしていかなければならないということもある。

そこで一度全体を振り返ってみる意味からも、副会長からコメントをいただくこととする。

齋藤副会長 今回の議論を振り返ると運賃とお出かけ支援のところがポイントになっている。そこで改めて今回の検討に至った経緯を考えると、今年5月に、金剛バスが12月20日をもって路線を廃止するという話が急浮上した。その後この6カ月ほどの間に急ピッチで金剛バス廃止後の公共交通のあり方について検討を行ってきた。その中で一番の焦点となっているのは、金剛バスの路線廃止後に住民の足を確保するという点で、これは皆が共通認識を持っているところだと思う。そうした中で、コミュニティバスについて事務局から提案がされ、特に運賃とお出かけ支援について議論になっている。それぞれの委員より様々な考えの発言があり、全てに合意ができるような100%の形はなかなか難しいというのが実際のところだと思う。ただ、最も重要な目的である「住民の足を確保する」という観点に立つと、12月21日時点の形を決定する必要がある。その意味では、9ページに「運行状況や利用状況にあった利用促進事業を今後検討する」と記載のあるとおり、今は100%のものでないとしてもまずはこの場で形を決めて、その後バスを運行しながら必要なところは改善していくということが求められると考えている。

猪井会長 本来は先ほども話したとおり、ここで全員の合意を得たいところだが、いろいろな意見の方がおられるようなので、これから挙手にて賛否の確認を行いたい。運



賃以外のバス停の件や路線の必要性、利用対象等については、委員の皆様にご同意いただけているということで理解した。副会長からも話があったが、12月21日に運行開始を控えており、何らかの合意を得て運行の形を決めないと、公共交通が止まってしまうことになるので、不本意ではあるが挙手にて賛否を取らせていただくこととする。

西田委員 先ほど副会長が資料の9ページを示して、利用状況に合った利用促進事業を今後検討すると話していた。これを明言してもらったことをありがたく思う。

猪井会長 太子町地域公共交通運行計画案について、賛成の方は挙手をお願いしたい。  
<多数決を実施>

全会22名中、挙手された方が18票であったので、賛成多数ということで、今回は合意が形成できたということにさせていただく。繰り返しになるが、本来地域公共交通計画の策定において望ましくない方法であることは理解しており、反対の方と議論を重ねるべきことは認識しているが、12月21日以降の運行を止められないということがあるので、このような形になったことを申し訳なく思う。

西田委員 住民への周知について、資料9ページには11～12月に時刻表配布等と書かれており、またホームページでも周知を行うという話であったが、決定したことをきちんと住民に伝えるための説明会を設けてほしいと思う。事務局にその考えはないか。

事務局 まず住民の方々への情報提供として、今回の資料をホームページに上げ、整い次第議事録もホームページにアップする。説明会も速やかに開催できればよいのだが、12月21日の運行に向けて申請等の事務手続きや関係各機関に対する手続き等があるため、当面はそちらに注力させてもらいたいと考えている。説明会については、追って検討させてもらいたい。

西田委員 例えばお出かけ支援が廃止になることについて、社協に説明に行くなど、人が集まっている場所に説明に行くという形でもよいと思う。ホームページに掲載するだけ終わらせずに、住民にとってより目に見える形で伝えるようにすることを要望しておく。

(2) その他

事務局 購入予定車両は小型のノンステップバス「日野ポンチョ」で、小型の路線バス仕様の車両である。この購入にあたり基調の色を決めることとなっており、資料に案①～④の候補を挙げさせてもらったので、委員の皆様で検討いただければと考えている。

案①はえんじ色で、今のコミュニティバスと同系色である。案②は紫色で、聖徳太子の冠位十二階や特産品のぶどうをイメージしている。案③はうぐいす色で、太子町の自然をイメージしている。案④はオレンジ色で、特産品のみかんをイメージしている。それと追加情報として、オレンジ色については狭山市のさやりん号が同じような色であった。他にも水色も検討したのだが、水色は富田林市のレインボーバスが採用しており、一応近隣のコミュニティバスと重なる色は除外するようにしており、太子町の特色が表れるような色を選んでいただければと考えている。そして最終的には選ばれた基調色の上にラッピングをする方向で、そのデザインについては改めて検討していきたいと考えている。まずは基調色を決めて車両を確定していくこととしたい。

高谷委員 バスの色は路線によって変えるのか。

事務局 ポンチョバスの車両は2台購入する予定で、現行のコミュニティバスは新車両が来たら予備車になる。それで新車の2台について、色を変えることは考えていない。確かに路線ごとに車体の色を変えたらわかりやすいのだが、路線によって1日の走行距離が異なっているため、路線ごとに車両を固定してしまうと、累積の走行距離に大きな差が出てしまうことになる。そこで、走行距離に差が出ないように、何らかのタイミングで車両を入れ替え、長期的に使用できるように配慮していきたいと考えている。

佐藤委員 前回の会議では新車両を3台購入すると話していたが、今の説明では購入するのは2台という話であったが、どういうことか。

事務局 前回、予備車を含めて3台購入する予定とお伝えした。予備車とは車検や法定点検の際、また故障等が発生した際に使用することを想定しているのだが、この予備車については、現行のコミュニティバスやレンタカーでも登録をしておけば代車として使用できることが確認できたので、今回は2台を新規購入する予定としている。

西田委員 3台購入予定と聞いていたが、2台に変更したというのは今初めてきいた。予算

も3台分を2台分に減らすということか。

事務局 予算としては最大3台分確保している。まずは2台で運行していく。

西田委員 3台購入予定だが、3台揃うのを待っていたら時間がかかるので、先行で2台を購入するという話なのか、それとも購入する台数を2台に変更したのか。

事務局 購入は2台で考えている。

西田委員 車体の色については、色によって値段が異なるとか、退色のしやすさが異なるといったことはないか。

事務局 基本的に車体の色による値段の差異はないが、メタリックは基調色に入っていないため、仮に修理することになった場合に費用が高額になるといったことがあるので、基調色の中で選択してもらえればと考えている。

猪井会長 参考までに、箕面市ではコミバスの車体をオレンジ色にしており、こうした一般車ではあまり見られない色を選んでいるとよく目立つため、利用者がバスを見つけやすいということがある。太子町が今回候補に挙げている色も、一般車にはあまりない色なので、街なかで気づいてもらいやすいと思う。

土井委員 バスの前面と後方に、たいしくんをラッピングしたら目立ってよいと思う。

猪井会長 ラッピングについて意見をいただいた。これについては後から検討してもらうこともできるが、車体の色は決めてしまわないと先に進まないなので、まずこれを決めていただければと思う。

金谷委員 せっかく傍聴の方も来ているので、傍聴の住民の方も含めて多数決で決めてはどうか。

猪井会長 では、傍聴の方や事務局も含めて、この場にいる方々で多数決をとりたいと思う。

<多数決を実施>

えんじ色が1名、紫色が12名、うぐいす色が7名、オレンジ色が5名で、圧倒的に紫色が多い結果であったので、紫色を基調色とさせていただきます。

その他になにかあればお願いしたい。

佐藤委員 資料の「今後の予定」の中に、この会議の次回予定が書かれていないが、交通会議は今回で終了か。

それからコミバスに関する検討事項の中で、特に我々が関心を持っているのが、ダイヤがどう組まれるかということである。上ノ太子駅で電車に乗りたいのに、電車が発車した後に到着するのは困る。ダイヤについて今後の予定としては「運行事業者と協議」と書かれており、それは当然必要なのだろうが、我々住民とも協議をしてもらいたい。だから、事業者との協議のみで決めてしまうのではなく、案が作成されたら、それを我々のほうでも検討しその結果を伝える機会を設けてほしい。

猪井会長 ダイヤについては、住民にもフィードバックをして意見を聞きながら調整するように何かしら考えてもらえるか。

事務局 ダイヤについてはギリギリまで運行事業者と協議にすることになるだろうと考えている。本日、冒頭の説明で、危険なバス停の移設については、移設先が決定したら書面で通知すると申し上げたので、ダイヤについても運行事業者と協議を行った結果について、書面で皆様に提示できればと考えている。

猪井会長 本協議会だけでなく住民にもフィードバックをしていくという意味では、決定した内容を伝えるだけでなく、途中の段階で住民からのフィードバックを待つてほしいということだと思う。金剛バスの廃止を受けて、次の運行に向けて運行事業者と協議を進めなければならない、大変な状況だということは理解しているが、地域の方々はそれぞれ地元の視点を持っていると思うので、そうした観点から確認してもらい、対応できるところを模索してもらいたいというご意見をいただいたいと思う。

石垣委員 太子町内で危険なバス停3カ所を移設するという説明であった。移設が必要なのはわかるが、移設した結果、却って危険になるようなことは絶対に避けてほしい。

猪井会長 道路交通法上で駐停車禁止の場所にバス停を設置するのは、さすがに警察も認められないので、今回は苦渋の移動であると思うが、移動した先が危険にならないように事務局及び関係機関に対応してもらいたいと思う。

奥埜委員 新たに購入するバスの車両だが、資料の案①～④はツードアで、イメージの車両はワンドアである。実際に購入するのはワンドアのほうか。

事務局 ワンドアのほうを購入する予定である。

猪井会長 この車両はワンドアだと 17 席ほどあるが、ツードアだと 10 席ほどしかない。より多くの方に座ってもらうことを考えてワンドアを購入することとしている。

高谷委員 次回の会議の日程は決まっていないのか。

事務局 次回の会議の予定はまだ決まっていない。決まったら書面で連絡させていただく。

高平委員 バス停の移設について。用明天皇陵前のバス停も移設になるという説明があったと思うが、道路管理者として諸々手続き等が必要になるので、なるべく早めの協議をお願いしたい。

猪井会長 多岐にわたるご議論をいただき、大変ありがたく思う。地域の足を確保したいという思いは皆同じだが、そのためにどういう形が最もよいかということについては正解がわからず、これは実に難しい問題である。副会長からも話があったが、今回決めたことが最終形であるというわけではなく、今後も繰り返し修正し改善していくことになると思う。この公共交通会議も継続して議論を重ねて、地域の公共交通をよりよくしていかなければならないと考えている。そのためにも皆様の継続的な参加と支援をお願いしたい。

以上