

平成 25 年度

第13回武蔵野市地域公共交通活性化協議会の議事概要

(1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：平成25(2013)年7月17日(水) 14:00～16:00 武蔵野市役所 811会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 18名 (欠席2名)
[事務局]武蔵野市都市整備部交通対策課

■配布資料：第13回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料 1	平成24年度決算報告について
資料 2、3	ムーバス 2 号路線調査結果について
資料 4	ムーバス 3 号路線実証運行今後の方針について

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

- 1. 会長挨拶
- 2. 新任委員紹介
- 3. 配布資料確認

2. 協議事項

①平成 24 年度決算報告について (事務局)

■1. 概要説明

- ・資料 1 に基づいて説明。
- ・平成24年度は予算措置がなく、歳入としては平成23年度からの繰越金6,039,579円、それに加えて預金利子1,178円、合計6,040,757円が平成24年度の歳入の部となっている。
歳出の部は、協議会の事業としては三鷹駅北口のタクシーモニターの設置。金額が4,692,350円、これを支払った後の差額1,348,407円については、市への返還金となった。

■2. 意見交換

- ・座 長：この協議会として、今年度の予算を持つのかという点を確認したい。
- ・事務局：活性化協議会としての平成25年度予算はない。
ムーバスの調査については事務局である交通対策課で予算措置が行われているので、必要な調査、報告については遺漏のないように諮っていきたい。

→出席委員全員の賛同をもって了承

3. 報告事項

①ムーバス2号路線調査結果について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料2、3に基づき説明。
- ・1便平均の多い時間帯は、平日については15～17時台になる。土日祝日については11～12時と昼前にピークを迎え、15時台以降にまた乗客が多くなっているという傾向がある。
- ・バス停別の利用状況については、平日、休日ともに吉祥寺駅に近いバス停の利用者が多い。また、駅から一番遠いけやきコミセンがバス停別利用者数の上位になっている。
- ・時間帯延長に関する課題点を以下の5点に整理した。
 - 車内混雑：雨の日は他の路線も含めて利用者が多く、乗降に時間がかかりダイヤの遅れにつながる。平日の雨の日は通勤利用者が多い。10時、11時台は買物利用が多く、吉祥寺駅で既に満車状態になることもある。
 - 騒音・振動：アンケートの結果から9割が騒音は気にならないという結果であった。
 - 定時制の確保：ドライバーヒアリングから、大正通り全体が歩行者が多いということではなく、東急に近付くと人通りが多くなる。人通りが多くなるのは、休日の11時台と夕方で、乗客数の多い時間帯と大正通りの人通りが多くなる時間帯と重なっていることが分かった。交通状況によってダイヤが遅れるのは、東急百貨店とコピス前の吉祥寺周辺に限る。平日18時半を過ぎると大正通りの人通りが少なくなる。
 - 運行本数：6割の方が現行のままで良いという回答で、75歳以上の高齢者が59%を占めている。残りの4割が増便を要望しており、年齢層としては若年層19～29歳が多い。居住地別では、本町2丁目、北町1、4丁目については現行のままの本数で良いという回答で、北町2、5丁目の吉祥寺駅から遠い地域については増便を要望されている。運行本数増の要望の理由は、平日の混雑が8割、休日の混雑が5割、ダイヤの分かりにくさが6割であった。
 - 運行時間帯：現行で良いが25.7%、延長の要望が半数を超えている。延長を要望している人のうち、終発便が27.3%、始発・終発便延長が27.3%、始発便を12.9%の人が要望している。こちらについても詳しく見たい。時間帯延長の要望が多い年齢層は若年層であった。75歳以上の高齢者は現行の運行時間で良いと38.0%の結果が得られている。地域別に見た結果、大正通り沿線の本町2、4丁目が現行のままを、駅から離れている北町1～5丁目については時間帯延長を要望している。
- ・2号路線の時間帯延長は陳情を受けてという説明を行ったが、もうひとつは地域公共交通総合連携計画でムーブスのサービス水準向上に向けた改善、充実、1、2号路線の終発便を21時まで延長の検討をすすめている。
- ・車内混雑の影響については、第1回、第2回、それぞれ調査日の天候に雨の日はなく、雨天時の利用実態については、調査からは読み取れない。

■2. 質疑応答

- 座長：・なぜ2号路線の今回の調査があったのかという記述が非常に弱かった。時間帯延長については、連携計画に定められている方が先である。協議会で課題視した後に議会からも陳情が挙がってきた経緯がある。
- ・他の路線のように終発便を延長することが適当かどうかを昨年度からその可能性について検討している。詳細の分析が終わっていないため、来年度の協議会で報告をしたいということだったが、それが今日なので、その流れの中でお考えいただきたい。

委員（関東バス）：

- ・ムーバスは、元々高齢者がお買い物に行く手段という理由から始まった中で、時間帯延長を望んでいるのが、どちらかというとな若年層。本来のムーバス利用の対象である高齢者は現行のままが良いという結果を見ると、時間帯延長は果たしてどうなのかなということがある。
- ・居住地別で見ても、大正通り沿いは駅まで歩いているのが現状。北町2、4丁目の五日市街道に近い人たちにとっては、210円よりは100円を優先するので、コミュニティバスが路線バスに影響を与えかねないという部分が出てくるのかなと思う。
- ・運行本数について、地域性を見ても北町4、1丁目の方が現在の本数で良いとしているのは、関東バスが相当本数出ているので、路線バスでも対応できている。北町5丁目では吉祥寺行のバスが減ったという実情がある。
- ・コミュニティバスを増やすと路線バスが減ってしまうということもあるので、うまく共存共栄をしていかなければならない。時間帯延長についても、運行本数についても、企業として調整をしていかなければならないと思っている。
- ・そういった点を踏まえて、コミュニティバスの延長、運行本数の増加というのを検討の中の課題としていただきたい。

事務局：・委員のおっしゃるとおりであり、ムーバスはバス路線の交通空白不便地域を補完するという位置づけの中で運行しているものなので、一般路線バスに影響を与えるのは本来の趣旨に異なることであるので、アンケート調査結果を踏まえてバス事業者、活性化協議会の中でご意見をいただきながら慎重に検討を進めていきたいと考えている。

委員（コミュニティ研究連絡会）：

- ・陳情が出てきた経緯としては、2号路線は始発、終発を含め運行時間が短い。コミセンは21時頃までやっている。ムーバスは終わっているので、駅まで歩く、あるいは五日市街道まで歩かなくてははいけないのでなんとかならないかというのがそもそもの話。
- ・1、2号路線の歴史が一番古いのに、3号路線以降が21時まで走っているので不公平。一番乗客が多い2号路線をなぜほっておかれるのか、そ

れでは陳情をしようよということでもさせていただいた。

- ・調査のなかで不思議に思うのが、本町2, 4丁目は大正通りでムーバスははっきりいって乗らない。この地域の人たちは乗らない。けやきコミセンの近くが一番遠い。
- ・他の路線と時間を合わせてくれ、混雑状況を緩和してくれ、10分間隔をそれ以上詰めていくというのは難しいと思うし、それよりも時間帯延長を、特に若い人もそれを望んでいるということが、傾向として出ている。ムーバスは福祉バスという発想がそもそもあったのですが、10何年も経過しているので、その趣旨をそのまま固持していいいいのか、私は違うと思う。
- ・一般市民の足になってきているのは事実であるので、その辺を十分考慮して時間帯延長等に協力をしていただきたい。

事務局：・アンケートをして気付いたことは、前回の1号路線の実証運行を実施した時と違って、今の運行便数、時間帯で良い意見が半数あったということ。利用者要望が他のルートと同じ時間帯の運行を望む声が多い反面、今のままで良いという意見があることを事務局として強く受け止めなくてはいけないと思う。

- ・また、大正通り沿線の方たちは利用なさっていないということが分かってはきたが、そこをムーバスが通らなくてはいけないという現実があるなかで、その人たちからは現行のままで良い、今のままなら許せるという意見を賜ったとすれば、一律にただ21時まで時間帯延長をするというのは強権ではないか考えている。
- ・関東バス、地域の意見や委員の意見、協議会との綿密に意見交換、説明会やヒアリングを繰り返しながら、沿線の方たちとの意見交換、合意形成をしながら慎重に進めていくべきではないかと考えている。

委員（コミュニティ研究連絡会）：

- ・アンケートについては、北町1・2丁目、4・5丁目が2号路線だけ格差があるという実態を知らないで返事をしていると思っている。他の路線と時間帯を比べてみると、明らかにおかしい。なので、このアンケートの結果が本当の意味での結果になっているかというのは非常に疑問だ。

座長：・1号路線の時の調査と比べてどうか。そこがポイントになる。

事務局長：・1号路線のフォローアップ調査では、1,078票の配布に対し325票の回答、回収率は30.1%。実証運行を行った後の調査だった。

座長：・2号路線の場合は、1便平均がピーク時に32.5人⇒27人に落ちている。ゆるやかに下がっている。新しいお客さんが獲得できずに、固定された乗客になっている可能性がある。固定されているということはライフスタイルに合わせて使っているはずなので、時間帯を伸ばさなくても良いのではな

いかと考えている人もいるのではないか。

- ・アンケートは聞き方によって「他地区ではこうなんですよ」という聞き方をすれば「延長して欲しい」という声が増えると思うし、「お金がなくて延長は難しいが、皆さんが乗ってくれるならやぶさかではありません」という聞き方をすれば「そこまでしなくてもいいよ」とか「それならやっぱり現行のままで」といったように、聞く前提条件によって答えはぶれてくる。そのため、逆にあてにならない。
- ・何が大切になってくるのか。今回の調査でいうと問4の自宅からバス停までの距離。バス停付近から100m以内という人が96%を占めている。沿線上でなければもう少し裾野は長くても良いはずで、限られた人たちが良く利用している。逆に言うと100mを超えたところからのお客さんを獲得していない。更に言うと非常に勢力圏が小さい。

委員（関東バス労働組合）：

- ・今回のアンケート結果は、利用者レベルの意見の表れ。公共交通を利用される側からの意見。
- ・事業者側からの見方、意見もあってしかるべき。
- ・事業である以上、その事業が成り立つのか。事業運営として費用対効果、資金的な面ということでムーバス事業を行っていくうえで、利益が出るのかまた出るのかどうか、大きな問題点になってくる。
- ・その点について詳しくはわからないが、ムーバスを運営して一時利益が出ていた時があったが、今は利益が出ていない。完全に補助金に頼って、利益の分をもらっているかはわからないが、不足分を補助金で賄っているので運行できている。市民サービスとして、どこまで補助金を投入していくのか、賄っているのか、この事業を受託するにあたって、利益を出していけるのか。
- ・事業者が運営していけるのか、バス事業は人がいないとやっていけない。その費用の多くが人件費である中で、ムーバス事業を黒字化していく、経費、補助金を圧縮していくという観点で、今現在は厳しい労働条件のなかで、ムーバス事業が運営されているという実態がある。
- ・ムーバス事業に携わる乗務員の採用に非常に苦勞をしている。一般路線バスの採用も厳しい状況にあるなかで、ムーバスの乗務員を確保する問題もある。
- ・車両も必要になれば、それを運転する乗務員も必要になってくる。企業側、働く側にとっては、その点についても議論する観点になると思う。

- 座長：
- ・路線バスとコミュニティバスの二分論を乗り越えて、コミュニティバスを受託していても、民間企業なので一儲けしなければやっていけない。コミュニティバスがどんどん拡がる中で、その受託路線で利益が得られないのであれば、自主運行をしている210円の路線バスで一儲けするしかない。
 - ・それでは路線バスの乗客が奪われている構図になるので、210円のところでも一儲けすることができなくなるので、会社としても、経営としても厳しくなってしまう。
 - ・そういうことがあるので、これは武蔵野市に限ったことでなく、関東近郊で

も同じような二分論が生まれてくる。利用者目線で考えると、なぜ便利にならないのか。たくさん使っているのに。260万人のコミュニティバスに成長しているのに、二分論が乗り越えられないと、2号路線の沿線住民アンケートで議論が停まってしまう。大きいことかもしれないけど、ムーバス事業という事業者も一儲けをしてもらうための事業スキームとしても考えていかないと、利用者目線のサービスというのはできないかもしれない。

- ・15～18年前は、規制というものがバス事業にかかっていた時代なので、社会でそういう議論ができないという中で、地域公共交通会議で利用者のニーズだとか、事業者からの意見など、経営という観点から、かなり踏み込んだことを議論する場も提供されている。国の制度も整いつつあるので、そういったことも議論する必要がある。
- ・そういう意味で、連携計画がなかった。きちんと検討していく、連携計画に反映していく。計画に反映されないと、スタッフが変わるところで、何でこの議論をしているのだろうというところを引き継いでいけないので、計画に書き込んでいくという作業が必要。ムーバスをどういったかたちの事業スキームにしていくのかという観点から、2号路線を考えていけないといけない。

委員（関東バス）：

- ・近隣市で受託をしているコミバスでは、8月1日から運賃を値上げする。値上げをするひとつの理由が、同じ市の中を走る路線バスの初乗り運賃が170円との格差。いままで100円のワンコインでやっていた、税金を投入してやっていたが、税金を減らさなさいというのがあった。不満な市民の意見は、自分は170円のエリアに住んでいる、かたや、100円で乗れるバスの走っている地区に住んでいる人はいつまでたっても100円で、我々170円の方は消費税が上がると運賃があがるかもしれないという意見を受けて、今回150円に値上げをするようになった。
- ・武蔵野市エリアでは交通空白の部分というのはほとんどないと思うが、関東バスのエリアでは実際に乗っている距離は短いのに210円は高いじゃないかという不満がある。
- ・また、それをやらないと人件費も払えない、システムが悪くなれば高速ツアーバスの事故のように悪い方へ向いてしまうことがある。
- ・ムーバスの嘱託運転手の賃金は昔から上がっていない。そういったことを考えると、先ほど座長が言ったように、乗務員の確保といった問題なども議論されていない。確かに延長すれば車両も買わなければいけないが、乗務員も確保しなければいけない。乗務員の環境改善も上がっていない、そういうところを踏まえて、議論も別の目線でみていただければと思う。

座長：・地方では本当に深刻なところがあって、行政が赤字全額負担するのでコミュニティバスを走らせてくださいと言っても乗務員が足りないので、事業者側が引き受けられないケースも出始めている。特に福島、宮城、岩手というところになってくると、がれきの運搬でトラックの乗務員をやった方が給料が高いので、あるいはJRが流されてBRTが代行しているから、そっちの方

に運転手さんを裂かざるを得ず全然コミュニティバスを運行することができないというところがある。だから路線も復旧しないし、デマンドも復旧しないし、買物ができなくて困っているのだけれども、成り手がいないから、どうしようかというところが相当出てきている。被災地なので、特殊なケースかと思われるかもしれないけど、逆に言うと労働環境があまり良くないということは、持続的に乗務員さんを確保することができないというところに繋がるので、今はいいかもしれないが、10年後もこの事業を続けていくとしたら、ひとつの大きな経営リスクになってくるといことも十分ありえる話である。

- ・ムーバスも間もなく20年を迎えるので、これを機にしっかりムーバスというものをどういう風なスキームにしていくのかということ、今一度点検をしていかないといけない。
- ・ニーズに応えるためには、供給サイドをしっかりしたものにしておかないと、ニーズに応えようと思っても応えられない。そこを議論していくのが非常に大事だろうと感じた。少し大きな話をしてしまったので、一見すると本題からかなり飛躍しているようにも見えるかもしれないが、お客様のニーズにしっかりと応えていって、市民から愛されるムーバスにしていくためには、やっぱり足元である供給力をしっかりとしていかなければという議論は当然ある。そことニーズがどうなっているのか、ライフスタイルがどう変化してきているのか、という議論をしっかりとしていかなければならない。
- ・今日あったような内容を踏まえて、次回細かい点でQ4、Q2あたりを細かく分析すると良いでしょうということをお話しさせていただきました。今日の段階だとアンケートの結果が出てきて、これまでの経緯が出てきてこうですよと、じゃあこの場で何を議論すれば良いのか、そこが欲しい。やっぱりこの場で何を考えて欲しいのかということがないと、この数字だけで議論をすることになるとやっぱり先に進まないし、ニーズにも応えていけないので、何を議論して欲しいということを出して欲しい。
- ・2号路線について、大きな考え方の話をしましたけど、どういうかたちで組み立てていくのかということ、少し調整して欲しいと思います。長い間話をしていきますので、どういう調査が必要なのかなど、ぜひ相談をして欲しい。

②ムーバス3号路線実証運行今後の方針について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料4に基づき説明。
- ・東循環においては①ルート変更の陳情、②現行ルートに新型車両のポンチョ（バリアフリー車両）では曲がりきれないルートが存在、③市道第297号線と都市計画道路3・3・6号線の交差部には「中央分離帯」が整備される為、ルートの見直しが必要となってくる。
- ・西循環はダイヤ変更の影響からか、乗客数が減少。
- ・東循環の運行ルートの見直し、西循環乗客数の把握が必要なことから暫くの間実行運

行の効果の検証をする必要がある。

■2. 質疑応答

座長：・確か前回も出てきていて、その傾向がずっと続いている。経路が伸びている状態で、この利用状況で良いのかどうかというところは検討していかなければならない。

- ・今回初めて明らかになったのが、西循環の方。
- ・季節による影響はあるにしても、一日平均が600人前半で推移している、過去15年間の数字は西循環一日800人くらいのアベレージなので、一日170人くらいのお客さんを失っている。
- ・これが365日繰り返されて、1人90円くらいもらっていても、単純計算では、年間500万円の収入を失っていることになる。
- ・あまりいいことではない。確かに22分間隔にして余力が出たのかもしれないが、500万円収入が落ちるくらいなら、最初から20分間隔にしておいて、500万円分を、運転手さんの乗せ替えで契約ができるくらいの体制にしておくとか、別の考え方があっても良いはず。落ち込み方が尋常じゃない。

事務局：・データを見て、検討しているところ。年間で9%の減少。ムーバス全体では1%の増にも関わらず、3号西循環については9%の減少というところで非常に大きく落ち込んでいるところである。乗務員の話も含めてもういちど土俵に上げることも考えるべきではないか。3号路線の実証運行は、平成24年4月から予定していたが、小田急バスの社内の調整に時間がかかったこともあり、8月にずれこんだが、その中でも運行経費の問題等も出てきたわけがあります。

- ・解決策として22分ヘッドということにしたわけですが、お金の面をもう一度考えてみると確かに座長が言うように、それだったら20分ヘッドの中で、別の観点から考えるべきじゃないかと内部でも検討をしておりました。バス事業者さんともう一度やっていくべきではないかと考えているところです。

委員（小田急バス）：

- ・運行当初は20分間隔で運行をしておりましたが、実際の運行時間が15分では回れない運行時間だった。毎月、1年間の運行実績を出したところ、平均で17分。あくまでも平均だが、乗務員の安全面等を考えて今の運行時間では今の運行ルートに遭っていないということで、武蔵野市に運行間隔の変更をお願いした。
- ・結果的には4便の減というかたちになり、4便減がそのまま一日150人から170人くらいの減になってしまったのか、今後の取り組みを武蔵野市と検討したいと考えております。

座長：・あきらかに4便減っている以上のお客さんが離れてしまっているのが痛い問題。協議会で議決していて減っているということはいだけない。ここは集中的に調整していかないといけない。

委員：・ムーバスとか路線バスだけの観点ではなく、武蔵境駅周辺の道路がかなり変わってきていまして、道路が良くなって、渋滞の関係もかなり変わってきているのかもしれないけど、そのあたりの変化、実態は掴んでいないのか。

事務局：・武蔵境北口駅前広場につきましては、平成27年度の竣工を目指して武蔵境開発事務所を中心に行っている。駅前広場が大きく変わってきているということについては、議会やバス事業者、タクシー事業者にも話をさせてもらっている。平成23年11月7日に市内の主要31交差点で定点交通量調査を行っているが、その中に都市計画道路3・3・6号線、調布保谷線の一部開通も含まれている。

- ・中央通りから東側の定点交差点交通量では、右肩下がりで交通量が下がってきている。西側については、一昨年JR中央線、西武線が高架化したことに伴い、踏切がなくなったことも影響していると思うが、交通量が増えている、というのが実態。
- ・都市計画道路3・3・6号線、調布保谷線が一車線で暫定解放している状況です。関連する工事等の影響もありまして、そんなにスムーズに流れているとは個人的には認識していない。
- ・先週も北多摩南部建設事務所が交通量調査を行っていたので、その辺りの大きな流れ、武蔵境駅も含めた大きな流れというのが今後出てくるのかな、という風に思っている。

座長：・西循環については、検討していくという話をしたと思うのですが、東循環の迂回ルートについては、とりあえず約1年間とまではいかないけどデータが揃ってきているのですが、どうでしょうか。

事務局：・ざっくりばらんにお話をさせていただければと思うが、1号路線の場合は1日7便をそ~らの家に迂回をしていたが、東循環については1日22便、9~16時の間。利用状況としては、あまり芳しくないというのは事務局としても認識している。一方、そ~らの家と違うのは、バス事業者から安全面、運行面に対する問題点の指摘等はいまのところ受けていない。利用者からも花時計、境南コミセンを迂回することによる弊害といった意見も受けていない。

- ・確かにここを利用されるお客さんは少ないが、そ~らの家のように飛ばされることになったバス停の乗客数が減ってしまったといったことが東循環についてはないので、表だった問題点というのは、乗降人数以外には表れてきていないのが事務局として思っている。

座長：・3号路線のムーバス乗客数の推移というのを年表で見ますと、東循環は一日平均540~566.7。1、2号路線並みに伸び率としては大きかった。ただ、この伸び率の大きさは、場合によっては、東と西が合流している武蔵野赤十字病院、西循環がパターンダイヤで無くなったことによって、東に逃げている可能性も否定はできないので、そうなったところで増えているという可能性

もある。そういう風に考えれば、周辺に影響がないとは言い切れないという可能性もある。もっとも今まであった16番・境南小学校、17番・中央商店街がそんなに多くはなかったはずですから、別に迂回しておいても良いのではないかといった意見もあるかもしれない。

- ・ 1号路線のそ～らの家に比べても乗っていない、という中でどうするのかということは、議論の必要がある気がする。
- ・ しかし、西循環の方が深刻だと思うので、そっちの方から解決をしていくのが良いと思う。

座長： ・ 今日には報告事項というようなところでしたけれども、時間をかけて皆さんにご審議いただいた。

- ・ 案件のその他のところにある乗合タクシーについては、委員（タクシー武・三支部）が欠席ということで、報告されない。事務局も報告事項を預かっていない、ということで割愛した。

- ・ 今日の全体の報告事項としては、ムーバス2号路線は時間帯の延長、3号路線は実証運行を実施している東循環の迂回と、西循環のダイヤの変更というところの話だった。

- ・ 全体を通してみると、2号路線の時間帯延長については連携計画の他、お客様からも要望が上がっていることである。一方、それを検討していく中でムーバスと路線バスの二分論の話をしましたが、ムーバスの中でも黒字が取りにくいという状況の中において、事業者さんとしてのインセンティブが失われてきている。改めて、ムーバスの事業スキームというのを考えていく必要があるのではないか、という課題提起をした。

- ・ 3号路線については、西循環が想像以上に落ち込みが激しい。4便なくなった、運行時間帯としては18分延長しているが、それにも関わらず、お客さんが減っているというところはやっぱり課題視していくべきである、というところが問題として挙がってきている。

- ・ 2号にしても3号にしても、事務局の方で今一度精査をしていただく必要がある。単純にいろいろなものを細々変えていっても、悪い変化もあるので、しっかりと計画に基づいたもの、ちゃんとした議論というものがないと、武蔵野市といえども結果が出てこないということが、今日の資料の中から私が読み取ったことである。

- ・ 市の連携計画の計画年度は平成32年度が目標年度、平成22年にできたので10年間。中間5年が平成27年になっている。時代が変化してきているから、計画をどういう風にしていくのか。吉祥寺駅の自由通路、武蔵境駅の変化というところもある。新たな政策課題が交通分野の部分で出てきているという事実もある。連携計画というの、スタッフの陣容も変わってきているので、今一度徹底するというのもこの会議の役割としては必要だろうと思う。

- ・ そういった中で、2号路線を課題視したけれども、ムーバスの事業スキームというのを再考していくのも一方では必要だと思う。この検討というのが、お客様のニーズに応じていくためには必要なことではないかという気がしている。

4. その他

委員（関東バス）：

- ・今後予定されている消費税増税の関係で、ムーバスの運賃について、市としての方針は？

事務局：・事務局としては、現段階でお話すべきことは特段用意していない。今後、理事者協議を含めて内部で調整したい。

座長：・消費税問題というのは、他の地域公共交通会議でも話題になっているが、どういう風に上げていくのか、というところ。
・参議院選挙前なので、秋に判断するところもある。いずれにしても来年の4月からは8%、その後10%と事業者としても運賃表示機の変更など非常に時間のかかることです。事業者等からの問い合わせもいただくと思うので、事務局はお含みおきいただいた方が良いのではないかと。

5. 閉 会