

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和3年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和3年5月28日(金)午後3時から午後4時50分まで
開 催 場 所	中部地区会館402学習室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、板倉委員、小林委員、高橋委員、原田委員、長堀委員、沖野委員、小泉委員、新井委員、江郷委員、米澤委員 書面での出席者：佐藤委員、島崎委員、土岐委員、平井委員 欠席者：吉永委員 代理出席者：吉川氏(佐藤委員代理) 事務局：都市整備部長、交通企画・モノレール推進課長、交通企画・モノレール推進係長、同係主事
議 題	1 武蔵村山市地域公共交通会議副会長の互選について 2 市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直し計画案について 3 その他
結 論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	議題1について 委員の互選により副会長に沖野委員を選任した。 議題2について 事務局案を基に、市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直しを進めることが承認された。 議題3について 地域公共交通会議の日程調整について、事務局で可能な限り早く委員に日程を周知することを確認した。
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は1つにまとめる。) ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	【事務局説明】 ● 議題説明前に、新委員に対する本会議の役割等、基本的な事項について参考資料1に基づき説明<説明省略> 議題1 武蔵村山市地域公共交通会議副会長の互選について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ◎ 副会長については委員の互選により選任することとなっている。自薦もしくは他薦はあるか。地域の実情をよく知っている市民の方から沖野委員にお願いしたいが、いかがか。 ○ 異議なし。 ◎ それでは、沖野委員を副会長として選任する。 議題2 市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直し計画案について 【事務局説明】

● 資料2に基づき説明<説明省略>

【主な意見、質疑等】

○ 4ページ図2「ルート別利用者数の推移」について、武蔵砂川ルート・西ルートの乗客数はもともと少なく、現在、若干下がっていると思われる。もともと少ない乗客数が若干下がったところで、なぜ路線の見直しをすることに至ったのか。その経緯を伺いたい。今後、武蔵砂川ルート・西ルート利用者の方々にとどのように説明するのも合わせて伺いたい。

● まず1点目について、地域公共交通として交通不便地域などを補完し、地域公共交通の役割を十分認識し、その考えの中で取り組んできたが、長い年数を経て、武蔵砂川ルート・西ルートを収支が悪いまま維持していくには負担が大きすぎるという考えに至った。このルートの廃止については、平成28年度に地域公共交通会議で一度廃止を検討したが廃止に至らなかった。それから約6年が経過し、利用者の状況は改善されていない。MMシャトルを利用されている方でこの路線が無くなってしまふのは非常に不便になる方もいると考えているが、このMMシャトルを全く利用されない方々からすると、収支の悪い路線をこのまま存続させ、そこに多大な税金を投入し続けることに賛同しかねる御意見もあると考えている。なお、補足であるが、武蔵村山市は将来的にモノレールを引くことを悲願として取り組んでいる。一旦、この時期にこの2路線を廃止したとして、十数年後、モノレールが市内を通過するような時期がくれば、その状況に合わせたバス路線を見直しすることになる。それ以前に、適宜適切な時期に見直しすべきだと我々は認識している。

2点目について、来月からパブリックコメントと市民説明会を行うが、今回の説明会では利用されている方々を中心とするため、市の西側の地域を対象に開催する。そこでは直接説明する重要な機会だと考えている。いただいた御意見も踏まえ、必要があれば調整を行う。計画は市のホームページや市報で周知を図る。

○ 市民説明会はいつの予定か伺いたい。

● 6月に4回行う。1回目は13日（日）の午前10時から三ツ木地区会館、2回目は13日（日）の午後2時から残堀・伊奈平地区会館、3回目は17日（木）の午後7時から残堀・伊奈平地区会館、4回目は23日（水）の午後7時から三ツ木地区会館で開催を予定している。

（お詫びと訂正：市民説明会の開催場所について、誤りがございました。正しくは、17日（木）三ツ木地区会館、23日（水）残堀・伊奈平地区会館でございます。）

○ どのように周知するか伺いたい。

● 6月1日号の市報と市のホームページに掲載する。

◎ 武蔵村山市のMMシャトルに絡んでいるのは私が一番長いと思うが、このルートに変えていくという流れの中で、むらタクの導入、またその前段階で日中型ルートを巡回型ルートで再編といったように色々と試行してきた。武蔵村山市は市域の中に駅が

無いところであり、通勤交通を他の自治体の鉄道駅につなぐ、これが第一の目的として当初からMMシャトルの課題であった。武蔵砂川駅を武蔵村山市としても計画の中の1つの柱としていたので、そこを崩すことに難しい問題があったと思う。ただ、利用者が減ってくる中で、終日ではなく通勤型だけの運用に変更、そしてさらに、通勤型だけでも運用が難しい収支率状況になってきている。このような状況を考えると、やはり廃止検討に一步踏み出さないといけないと思う。ここ5、6年の期間だけではなく、それ以前からたくさんあるということも含めて御理解いただけると良いと思う。

○ 実際に地域公共交通の再編を執り行う日程の予定を具体的に教えていただきたい。それと、利用促進のための施策をとっていかねばならないという課題があると思うが、何か具体的にお考えになっていることがあれば教えていただきたい。

● まず1点目について、現時点では令和4年度からのスタートを考えているが、諸事情により変更という可能性はある。

2点目について、現時点で具体的な内容について事務局では定まっていない。例えば、以前からむらタクの利用者を多く確保していかなければいけないと事務局では考えていた。特に、今後むらタクの利用促進については取り組んでいきたいと考える。現状300円の利用料金であるが、令和2年1月から同乗者利用というサービスを開始している。通常、利用者登録が必要であるが、利用登録をされている方と同一場所での乗降であれば未登録の方でも、料金の支払いの必要はあるが、御利用できるという制度をスタートさせている。そのほか、あくまでも私の個人的な案であるが、ある一定期間を設け、その期間内で登録された方が利用された際に次回の利用券というものを発行し、まだむらタクを利用されていない方がそのチケットを使って乗車する、そのようにしてむらタクを知っていただくという手法の導入を考えている。ただ、こうした取組を行う際に、地域公共交通会議で提案し、皆様の御意見を頂いた上で決定したいと考えている。

○ 資料の15ページのグラフを見ると、武蔵砂川ルートの利用目的において通勤の利用が多くを占める。この目的での代替交通は何かあるか伺いたい。これは現状、むらタク、他のバスでも無いと思う。西ルートの利用者は、むらタクを利用することの利便性はかなりあると思うが、通勤目的の利用者はどうなのかということ。もう1つ違う観点であるが、46ページのむらタク利用者アンケートの自由回答において、良かった点は書かれているが、「利便性向上への改善要望」の具体的内容が読み取れなかったので何かあれば教えていただきたい。

● まず15ページの話について、現状、むらタクは朝8時からの利用であり、朝8時以前に武蔵砂川ルートを使って武蔵砂川駅にアクセスしていた方々に関して、MMシャトルがなくなってしまうデメリットがある。ただ、その対象となる方々が、どの地域にお住まいかによるが、路線バスでの代替交通があるため、全く公

公共交通がなくなるということではないと考えている。ただ、今回について、武蔵砂川ルートの方々に関しては、フォローしきれていないというのが現状である。

2点目の46ページの表21「利便性向上への改善要望」の20件の回答について、乗降場所が少ない、日曜・祝日も運行してほしい、車に乗る際に段差が不便、といった内容が主な意見である。

○ 武蔵砂川ルートをむらタクで補完するということが目的でないのであれば、なぜ武蔵砂川駅をむらタクの乗降場所として設置しているのか、なぜそういう結論に至ったのかが疑問である。この点の説明をお願いしたい。それに関連し、むらタクの乗降場所を増やすという考え方で、利用率を高めるために利便性を向上させることは非常に大事で、市民にとって非常にありがたいと思う。一方で、むらタクを当初導入したとき、公益性の高い公共施設に乗降場所を限定していたという考え方があり、商業施設への利用が多いからその施設を乗降場所に加えていくという考え方は理解できるが、行きたい所まで連れて行ってくれるというのは民間のタクシー事業者の役割でもあると思う。その辺りのバランスを考えなければいけないと思う。今後、市民から要望があれば次々に乗降場所を加えていく考えなのか、今後の展望など伺いたい。

◎ むらタクは土曜日運行があり、MMシャトルは土日運行がある。時間帯は午前8、9時台で武蔵砂川ルートが運用されている。そういった面で、土曜日だけではあるが、むらタクとしてMMシャトルを補完する意味でもその時間帯を含めた経路は確保しておくとは読み取った。

● まず1点目の23ページについて、今回、武蔵砂川ルート・西ルートを廃止し、武蔵砂川駅のアクセスが無くなる代替措置として、むらタクの利用で日中時に武蔵砂川駅に行く方々はカバーできると考えている。一方で、武蔵砂川駅にむらタクが運行していない午前8時以前と午後5時以降の時間帯では今回の見直しによって影響が出るが、先ほど申し上げたとおり、全ての利用者の方々のご要望にお応えできていないところは事実であるが、適宜見直しする中で路線駅へのアクセスが復活する可能性はその時期によってあり得ると思う。現時点の見直し案では、通勤時間帯において武蔵砂川ルートで武蔵砂川駅を利用する方々に御不便をおかけする。

2点目について、今回増設する乗降場所3箇所、武蔵砂川駅、ダイエー武蔵村山店、そしてジョイフル本田瑞穂店について、これらは利用者アンケートや市民アンケートの結果より乗降場所の希望の多かった箇所である。皆様の御希望の場所に乗降場所を設けることで利用促進となるだろうという考えで今回この3箇所を増設したいと考えている。今後、定期的な見直しの中で、既に設置している乗降場所を廃止する可能性も場合によって当然出てくる。さらに、追加という考えもその時期によって出てくる

と事務局としては考えている。

- 日中時に武蔵砂川駅までMMシャトルが行けないので、むらたくで代替措置とはならない。23ページの「武蔵砂川ルート廃止することに鑑み、この代替措置として、武蔵砂川駅を乗降場所として設定する。」という文章表現は違うと思う。
- 誤解を生まないような表現に改めさせていただく。
- 今後、利用者の方々から意見を伺ったとき、様々な所に行くことができるので、西側地域の市民からすると、例えば、箱根ヶ崎駅に行きたい、西武立川駅に行きたい、といった候補意見がでてくると思う。その時、今回武蔵砂川駅を加えることで、断りづらくなる。様々な意見が出たときにうまく捌いていけるのか私は心配している。利用意向調査をみると、乗降場所の増設より、日曜日の運行を希望する意見が多い。一方、利用者満足度が非常に高く、9割近くの利用者が満足、やや満足であり、利用してもらえれば利用率は上昇すると思う。認知度を上げ、登録者に利用してもらおうということが非常に大事だと思う。乗降場所を増やすことも大切であるが、それよりも認知度を高めていくことに注力していただきたいと思う。合わせて、登録者で利用していない方々がなぜ利用しないのか、その点も検証が必要だと思う。
- 頂いた御意見等は今回活かさない部分もあるが、今後の見直しで貴重な御意見として承る。
- ◎ 8:15に武蔵砂川駅着の4便目がある。そういったところは、8時台にむらたくを利用するとその時間帯でも通勤がカバーできるが、それ以前の時間帯は難しい。また、他の駅を乗降場所として加えることについては、他のバス事業者のルートを考慮し、今後選択できたとしても採用しないとか、その辺の基本的な判断を事務局でしっかり持っていただくと良いと思う。
- むらたくというサービスがあることは計画案を見て初めて知った。便利なサービスと感心している。できれば市内全域に拡げられるのであれば拡げてもらえたら良いサービスだと思う。ただ、計画案33ページの収支状況を見ると、収入が約200万円に対して運行経費が1,500万円である。この採算ベースで利用者が増えていくと赤字が増加すると思う。MMシャトル以上の経費が掛かると思うが、利用が増えることで収支率が改善するか、このまま経費が膨れ上がるか、積極的に利用者を増やしていく計画でいくのかという辺りを回答いただきたい。
- 現在の収支のシミュレーションによると、むらたくに関して、利用料以上の経費が掛かり、現状、市の負担の方が大きい状況である。これを台数ないし地域・エリアを増やすことによって、負担が拡大するのではないかという御意見であるが、利用率をアップさせていく手段を考えていく中で、見直し案である、これまで1台だった車両を2台に増やす、まずはこれをスタートとし、随時検証していく所存である。そして、エリアを拡大していくかどうかといった御質問について、元々むらたくというのはMMシャトルの路線の再編に合わせてその不便となる地域を中心にスター

トさせたものである。例えば、上北台ルートや玉川上水ルートの見直しがあれば、その見直しによって不便となる地域が見られるのであれば、現在、市の西側を中心に運行するむらタクを市の東側でも運行する必要があるだろうという案を提示するかもしれないが、現時点で市の東側でむらタクを運行する考えは無い。

◎ 基本的に、車両1台で700万円から800万円と、それが2台になったのでその倍、1,500万円から1,600万円である。あとは乗合率を高め、利用率を上げていくことで市の負担額を減らしていくことを考える。このむらタクを導入した際、都内初の取組ということで、本当に導入を進めるのかという問い合わせが東京都から複数回あり、その対応あるいは書面での説明等を繰り返し取り組んできた経過がある。この地域は、民間のバスで西武線の駅まで行くことができるが、市内の生活関連施設あるいは公共施設にその地域の方々が行きにくいいため、交通不便である。その行きにくい中でMMシャトルのルートがあるが、それが採算の取れない武蔵砂川ルートなどであった。そういった中で、日中の武蔵砂川の路線を廃止する、つまり、その地域の方々に公共交通として市が提供するバス路線を無くした代わりに別に移動するものを支援することとした。それがむらタクである。ということで、市が利用者の利便性を欠如させる補完としてむらタクを導入したという経緯がある。そういった面で、他の交通事業者やMMシャトルの運行といったものがなされている地域にはむらタクを導入しないというのが現状の考え方である。むらタクを市全体に導入するときには、全体のバス路線再編の考え方を持って検討しなければならないと思う。

○ 7ページの「武蔵砂川ルートの運行をとりやめる」と書いてあるが、私は武蔵砂川ルートを利用して大変便利であり、非常に困ることになる。既存の路線バスで代替が可能であると書いてあり、私が代替する場合、運賃は200円くらいで180円と変わらないといえば変わらないのかなと思う。私はこれで良いが、例えば、すごく西側に住んでいる武蔵砂川ルート利用者で岸からバスに乗る方は運賃が290円である。往復で高いと感じる方もいると思う。

29ページのむらタクの利用者数の推計結果で35.29人/日と表12に記載されているが、現状12人/日であり、その3倍の値となることに疑問に思う。この値を達成できると思うか伺いたい。

● 予測に当たり、去年実施した市民全体を対象としたアンケート、MMシャトル利用者を対象としたアンケートより、むらタクを利用するかどうかを聞いている。その回答結果を用いて推計している。なお、利用すると回答しつつ利用しないという方が多いと考えられるため、その点は精査している。例えば、自動車を所有している方がむらタクを利用することは無いだろうということをチェックしており、厳しめに推計した結果が35人/日であると見ていただきたいと思う。

○ 現状の3倍の値なので本当に大丈夫かと思う。あと、先ほど会長が乗合率を高めようという話があったが、コロナ禍の状況下で乗合率を高めようという話は、利用者が高齢の方々だということも踏まえ、疑問がある。

◎ これは全国の自治体でも、私が絡んでいる自治体でも、乗合率を高めることは難しい。新型コロナウイルス感染症の収束に向けてきちんとした運営ができる体制をとらなければならない。ただ、バス事業者も従前の100%に戻すことがなかなか難しい。80%まで戻すためにどのようなアプローチをとった方が良いのか。このように段階的に利用率を上げていく仕組みをこれから考えていくために、今年度の動き、新型コロナウイルス感染症による利用者数の抑えがどう効くか、特に、今回令和4年度のスタートを考えているので、そういった側面の中で運行方式を考えていかなければならない。

話は別になるが、私はエリアを拡大したときのサービスレベルが担保されるのだろうかと懸念している。現在運行するエリアと比べて拡大するエリアでは住宅戸数等が多い。単純に考えて、むらタクを現在12人/日使っているとする。エリアを拡大すると、エリアを拡大した地域の人口が多いので2倍の最低24人/日利用し、拡大するエリアにおける利用率は上がるだろうと私は思う。そうすると、2台運行にしたとき、現在運行するエリアのサービスレベルが下がってしまうといけないので、そうならないような運行方式について考えなければならない。現状、45ページ表20において、利用件数の約90%近くが5分前後の遅延でカバーできているが、利用者数が2倍、3倍と増加したときにどれくらいの遅延率になるか。利用率が2倍程度であれば同程度のサービスレベルの運行が可能であっても、さらに利用者が増えてくるとサービスレベルが下がる。しかし、下がってきたとしても収入としては上がる。そういった点をどのように判断すると良いか難しい。ただし、車内を密な状況におくこと避けたいので、自治体として耐える時期があると思う。これは武蔵村山市に限った話ではなく、いかに公共交通に人を戻すかといったときの安全対策に注意を払わなければならないところである。今の指摘を受け止めて市は対応しないといけないと思う。

○ その話に関連して、45ページの表20において、5,362件の内16分以上待たされた件数が130件ある。これは割合2.4%で40件に1件となる。おそらく同じ方に遅延が生じたかと思うが、40件に1件はどちらかといえば多いと思う。7割の方々には時間通りに来たということで良いということも言えるが、この遅延の件は、サービスレベルの低下となりクレームの発生に至るのではないか。

● 40件に1回程度発生している16分以上の遅延は、例えば事故や渋滞のように、車両の走行自体ではない外的要因で発生するような遅延事由はあると思う。捉え方は非常に難しいが、事実、こういうことがあることは十分に認識していく必要があると思

う。

◎ オンデマンド型の運行方式において、利用者がどこで待機しているかによって、同じ待機にしても負担は大幅違う。現在、IT技術が進化しているが、例えば、自宅で待機しているとき、その遅延情報として、バスロケーションというスマホで車両の位置情報等を確認できる仕組みがある。他に、待機場所にて「あと何分くらいで到着」といったアナウンスを出すような車両とシステムを導入し、自宅外での待機時間軽減を図るような仕組みもある。今すぐ対処するという話にはならないが、待ち時間を軽減させるために、次の検討の中で遅延情報提供のような対策を加味していくことを事務局で検討すると良いと思う。というのも、前回私が気にしていたことは、2台をエリアごとに1台ずつ配置して運用していく場合、現在の運行するエリアにおけるサービスレベルは下がらないが、より住居戸数が多い拡大するエリアでの運行は、利用者数が増えて待ち時間が増加すると考えられるので、このエリアではこれまでのサービスレベルと比べて不便になるかもしれない。一方で、同じ地域を2台で運用したとき、エリア内で運行中の1台の車両を補うためにまた別の1台の車両が運行対応するといったことを活用すると、サービスレベルは平準化するが、それまで現在運行するエリアで利用していた方々は不便に思うということが起きかねない。しかし、まずは運用を始めなければ何も動かない、そこでどういう問題が生じ、それを対処していくためにデータをしっかりとる。以前より、現在運行するエリア利用者の利用率が下がったのか、遅延を問題とする声が増えたのか等を地域別に分析する。このようなことをぜひ検討してほしい。

○ 最後の3点目の質問について、51ページ上の「モビリティマネジメント、各種企画の実施」において、「小学校等でのモビリティマネジメント」、「市民まつりにおける子供向けPR活動」、「小学生等を対象とした市内循環バススタンプラリー」などと記載があるが、これは良いことだと思うが、大人向けのPRはどのようにされるのか伺いたい。あと、50ページの「現金180円を基本に」と運賃体系に記載があるが、180円の根拠を伺いたい。以前、100円であったが180円に増えた。収入増やすことは利用者を増やすこと以外で達成できないことか疑問に思う。何か他に利用者数を増やすために考えていることがあれば教えていただきたい。

● 現時点で、大人向けの新たなPR方法は事務局としてはまだ固まっていない。これまで定期的に市報へ掲載し、市内循環バスについてPRを進めてきたが、それ以外の施策というのは現時点では考えていない。

次に、手元に180円に運賃改定した際の算定根拠、考え方を記載している資料が無いので詳細に伝えられないが、運賃が100円の施策は利用促進の一環で執り行っていた。

◎ MMシャトルは元々距離帯制の運賃体系で運用していたが、当

時の政策的な判断で運賃を100円に改定している。その後、波及効果としてどのような問題が生じるかを第三者機関で調査を行い、運賃100円のMMシャトルと距離帯運賃制の民間バスで運賃差額が大きくなる市の西側で、MMシャトルの運賃を100円にしたときにどういった方々が利用しているかのデータを取ることにし、その結果、通常、バスの勢力圏がバス停から250mから300m範囲であるところが、バス停から600mから700m離れた所の方々がMMシャトルを使っているという結果となり、民間バス事業者の利用客を取ってしまう結果となった。このまま民業圧迫し、コミュニティバス施策を進めていいのかと議論になり、料金体制を見直すことになった。その中で、距離帯制での市域の方々の移動をできるだけ担保したいということで、一律型運賃とした。当時、都内の運賃が170、180円相当であったため、最低限それに準じた金額にしない限り料金換算是正にならないということで運用が始まっている。

モビリティマネジメントというのは、学校や企業等で公共交通の利用促進のために機運を高めていくものなので、どういった方々が利用するかということを考えると、通勤で車を利用されている方々がバスを利用するということはまず無いので、シニアの方々、免許返納者の方々、利用される方々の範疇を拡大していくことをぜひ御検討いただきたい。子供だけの問題ではないということである。事務局も少しやわらかく対応を考えてくれるとありがたい。

書面で今回御回答いただいている方々の中で何か御意見等があれば伺いたい。

- 各地区の移動需要に応じ、MMシャトルとむらタクの見直しによる運行形態で運行することで、運行経費の圧縮により負担の軽減を図れると思う。また、バス、タクシー両方の形態に言えることであるが、今後、市民等への利用促進や周知を行うこと、運行の遅延状況を鑑みて定時性の確保が必要である、という御意見がある。

- ◎ 今の議論で生じた御意見等と基本的に同じ方向性に向けた御意見ということで良いか。

(異議無し)

- ◎ 資料内において、文言で読み間違いが無いように一部修正が入るかと思う。責任をもって、私とその点を確認するということを踏まえ、今回提示された計画案に基づき地域公共交通を検討してよいか。異議のある方がいなければ、計画案に基づき地域公共交通の見直しにつなげていくということで良いか。

(異議無し)

- ◎ それではそのように進めていく。

本日パブリックコメント用の資料を確認していないが、様々な御意見をいただいているため、委員の皆様のお手元に資料を置いていただき、事務局はいつまで委員の皆様から資料の文言修正等に対する御意見を受け付けられるか伺いたい。

- 参考資料2のパブリックコメントについて、市民説明会を近日行うため、期間が短くて恐縮であるが、6月2日（水）までに電話もしくはメールで御意見をいただきたい。内容は資料の見やすさの改善等でも構わない。

- ◎ 頂いた御意見を踏まえ、修正した資料を私と事務局で確認し、パブリックコメントを進めたい。

採決に当たり、皆様賛成ということでありありがとうございました。賛成したからには、責任を持って計画案がしっかり進んでいるかということをご確認する必要があります。ぜひそのような思いを持って取り組んでいただきたい。

議題3 その他

【主な意見、質疑等】

- 今後の予定について、6月に市民説明会とパブリックコメントを実施する。パブリックコメントは6月10日から7月9日まで約1か月間実施される。市民説明会は、三ツ木地区会館と残堀・伊奈平地区会館でそれぞれ2回ずつ合計4回実施される。6月13日（日）の午前と午後、6月17日（木）、そして6月23日（水）の日程である。

次回の地域公共交通会議では、パブリックコメントと市民説明会で頂いた御意見等を参考とし、必要に応じて修正等を加えたものを審議いただくという内容を予定している。開催日時は改めて御連絡する。

- 連絡の日時について、今回5月1日に会議の日程のお知らせを頂いた。私は会社に勤めているが、連休明けに日程を調整することができた。3週間で日程の調整はつらい。できれば開催日の1か月から1か月半前に知らせていただけるとありがたいが難しいか。

- 地域公共交通会議に限らず、各所で行われている開催日時の決定は1か月半ほど前の時期では決められないことのほうが多い。今回御意見頂いたように、できる限り皆様に長く日程を調整できる期間を用意できるように努力をさせていただきたい。

- 皆様忙しいと思う。もう予定が決まってしまう日程もあると思う。事務局が年間のスケジュール予定を出す、あるいは会議の時に次回の会議日程をいくつか提示して、皆様が一番多く出席ができる場所で日程を決める、といった方法が良いと思う。

- 御意見として伺いたいと思う。できる限り意向に沿うようにさせていただきたいと考えている。

- ◎ 業務も持たれている委員もいると思う。交通事業者は自分たちの業務も兼ねている中で時間を割かなければならない。様々な方々の事情があるので難しいと思うが、できるだけ早く日程のお知らせをお願いする。

会議の公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin-top: 5px;"></div>	傍聴者： <u> 0名 </u>
-----------------	---	--------------------

会議録の開示・ 非開示の別	<input checked="" type="checkbox"/> 開示 <input type="checkbox"/> 一部開示(根拠法令等：) <input type="checkbox"/> 非開示(根拠法令等：)
------------------	---

庶務担当課	都市整備部 交通企画・モノレール推進課 (内線：273)
-------	------------------------------