

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和5年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和6年1月25日(木)午後2時30分から午後4時40分まで
開 催 場 所	市役所301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、遠藤副会長、石塚委員、高坂委員、小林委員、清水委員、大谷委員、前田委員、秦野委員、関谷委員、吉永委員、米澤委員、土岐委員、大重委員、植木委員、石川委員 代理出席者：関口氏(鎌塚委員代理)、尾崎氏(若田委員代理) 欠席者：指宿委員、江郷委員 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
報 告 事 項	1 武蔵村山市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について 2 MMシャトルの運賃改定について 3 市内循環バス(MMシャトル)の利用実績について 4 乗合タクシー(むらタク)の利用実績について
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 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針(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遠藤委員を選任した。 議題2について 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針(案)について承認された。 議題3その他 次回の会議については、協議すべき事項が発生した際に開催することとした。
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。) ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	報告事項3 市内循環バス(MMシャトル)の利用実績について 【事務局説明】 ● 資料6に基づき説明<説明省略> 【意見、質疑等】 ○ 資料6の1ページで運行経費補助金の上限があり上限を超えた場合、立川バスの事業者負担ということだが、上限額はどのくらいか。 ● 運行経費補助金の上限額は、元年度から3年度まで1億1,000万円、2年度が1億3,500万円となっているのは、コロナの対策として2,500万円を追加しており、併せて1億3,500万円となっている。ここまでの3年度までの上限額である。なお、令和4年度に、MMシャトルのルート再編を行っており、4ルートから2ルートに再編したことで、運行経費補助金についても減額し、1億円を上限とした。 ○ 運行経費補助金は、令和4年度からは1億円が上限ということ

で理解した。

資料の1ページの運行収入と、3ページのの同年度の運賃収入が合わないのは広告収入などが加算されているということでしょうか

- 運行収入については、運賃収入に広告経費を加算した数値になっている。
- 運行経費が3年度から4年度に大きく減少している。立川市ではバス料金180円に対し経費が5百数十円であり、利用者が増えれば増えるほど市の負担が増大するとのことであった。しかし、武蔵村山市は令和2、3、4年度と利用者が増えてるのに運行経費補助金が少なくなっている。どのような工夫をされているのか。

- 運行経費については、4ルートから2ルートに変更したことで、バスの走行台数が減ったこと、それに伴って人件費が下がったことなどにより、運行経費自体が減少している。

また、2ルートに減ったにもかかわらず、実際に輸送人員が増加していることに関しては、元々利用者数の少なかった武蔵砂川ルートと西ルートを廃止したことで、大幅な輸送人員の減少が伴わなかった。一方で、コロナ禍からの復調傾向により、輸送人員としては増加したことが要因と考える。

なお、営業経費について、実際に走らせるのにどのくらいの経費が掛かるのかということでは、令和3年度までの営業係数が約560くらいだったのに対し、令和4年度は約380になっていることから、大きく改善したのではないかと考えている。

- 資料6の1ページ下段では、令和4年度の運行収入が34,723千円、運行経費補助金が96,319千円とある。運行経費補助金が1億円に収まっているので事業者負担が0円となっていると言うが、市はシルバーパスの応分の運行補助は出していないということだから、実際はシルバーパス利用者の運賃分については、全部その分を立川バスが負担しているということではないか。

- 路線バスと違い、バス協会からシルバーパスに対する補填はないため、立川バスに負担していただいているが、それは運行経費の中に含まれている。

- 令和4年度は事業者負担が0円だから良いのではなく、シルバーパスの利用分は立川バスが全て負担しているんだということは、この場の皆様だけでも分かっていたらと思う。

- 補足になるが、当社は、上限について認めている訳ではない。令和3年度から何度も交渉をした結果、ダイヤを減らしていただいて、令和4年度になって0円となっている。今後に関しても、事業者負担0円は当然だと思っているので、自治体もご協力の方をお願いしたいと思う。

報告事項4 乗合タクシー（むらタク）の利用実績について

【事務局説明】

- 資料7に基づき説明<説明省略>

【意見、質疑等】

- 先程の説明にあった営業係数の380円と資料7の(11)の一人当たりの負担額の違いは何か。
- 営業係数というものは100円の営業利益を得るために必要な営業経費ということで、運行経費を運行収入で割ったものになると考えており、これと利用者一人当たりの金額というのは、計算の母体が違うものかと考えている。
- ◎ 運行経費に対してどれだけ費用が掛かったかというものと、実際に支払ったものの差分といったところ、その違いといったところである。したがって、「負担額」と「営業係数」とでは、割り方が違うということである。

議題2 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針（案）について

【事務局説明】

- 資料8に基づき説明<説明省略>

【意見、質疑等】

- ◎ モノレール、フィーダー路線、デマンドなど各種交通モードを連携させる公共交通を全体像とする基本方針を掲げ、今後、将来像の実現に向けて足並みを揃え、前に進めて行きましょう、という枠組みを提示していただいたと思う。
実際、交通事業者がこれまで担っていたものがどの程度基盤として残るかというのは、今後、関係者間での具体的な調整によるものと考えているが、交通事業を再編する方向性を今回示したということである。
これらに関して、委員の皆様から質問等ございますか。
- 7ページに記載のある2024年問題では、バスの運転手が出ているが、タクシーの運転手も不足している。さらに、ライドシェアの取り組みも推進されており、今後課題になるのではないかと考えている。
- ◎ 課題の認識ということで、その様な視点も踏まえてご検討してもらいたいという、ご意見でよろしいでしょうか。
- はい。
- 弊社は、上北台から立川北までモノレールが開通した際、主力路線が大きく影響を受け、会社再建にまで陥っており、この際には、多くの従業員が会社を去っており、土地を売却等することでなんとか会社を立て直している。
モノレールが箱根ヶ崎まで延伸することで、今の主力の路線である箱根ヶ崎から立川駅までの路線、さらには周りの自治体の路線にも大きく影響を与え、地域の住民の足を守れなくなってしまうと考えている。
今回示された基本方針は、武蔵村山市、瑞穂町、東大和市、西

武バス、東京都交通局と弊社の6者で意見交換を行いながら進めているが、当初はもう少し細かくバス路線再編の記載があった。その再編の内容については、バス事業者3者としては、納得がいくものではなく、再考をお願いしたが、現在の案ではその部分が全て無くなっている。先ほど事務局の説明の中にあったように、関係者間で課題を共有し、解決していこうという話であったが、意見を聞いていただけていない状況である。

基本方針に関しては、もう一度考え直していただきたい。また、細かいことについては先送りしているように感じる。前回の再編の時には、先送りした結果、会社再建に陥った状況となった。もうすこし細いところまで、検討いただきたい。

- 当初は、モノレールと重複している路線は考え直す必要があるなどと再編案を示したが、今の時点で示すには時期尚早であると考え、削除している。

今回の基本方針では、市と交通事業者がどのように役割分担をしていくかなどを定めたい。現在、市には、それぞれの役割分担などについて示したものがいないため、そこをまず示したいと考えている。

将来像を「誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークを実現」と掲げ、個々の課題については今後協議を継続していく。今はまだ、モノレールに関しては都市計画決定がなされておらず、現時点で再編案まで示すのはまだ早いと考えているが、先延ばしにするという考えは一切なく、個々で抱えている課題を共有し、課題解決に向けて一緒に取り組んでいくという姿勢を示す基本方針を策定したいと考えている。

- ◎ そうすると、例えば、都市計画決定後は、具体的な路線再編に対する委員会などの立ち上げなども考えているということでしょうか。

- 今回策定する基本方針を踏まえ、来年度から、地域公共交通計画の策定に着手する予定であり、その中ではもう1歩踏み込んだ内容にしていくことを考えている。

- ◎ 鉄道、モノレールなど軌道系の場合は、交通量が非常に多く集約するという点で、今回の基本方針で示している影響範囲よりも、実際にはもっと大きな範囲で効いてくる要素がある。

今後は、実質的な影響圏やそれぞれの駅間なども含めて、バスが同じような路線・系統を走るにしても、どのような形でモノレールの駅間をつないでいくかなど、そういう部分のイメージなども共有していくよう丁寧に議論していくことが必要である。

したがって、出来れば都市計画決定後、速やかに事務レベルから結構なので、関係者会議という場を設け、交通事業者も交えた形で検討を進めてもらいたい。

地域にとって非常に大きなインパクトを与える交通モードができるということで、市民生活も、また、そこで支えてきた交通の足そのものの運用も一変することになる。したがって、その影響具合といったものを丁寧に事務局が評価して、次のプロセスにつなぐ、そういった方向性が必要であると思う。バス事業者のそういった思いがあるということは、議事録の中にしっかり残して今後調整を行っていくようお願いする。

- モノレールの開通というのは市民の悲願であることは重々承知している。建設反対とかどうかとかでは全くなく、バス事業者としては、モノレールの延伸だけで、交通空白の問題が解決するとは思っていない。今後、新たに交通空白が出るかもしれないし、

新たなニーズも生まれるかもしれないと思っている。我々バス事業者は鉄道では無いことから、線路があるわけではない。やはり道路をはじめ、駅や広場の部分などの整備は自治体や道路管理者にお願いすることが非常に多くなると考えている。我々も限られた輸送力で効率かつ利便性が高い乗り物を提供していきたいと考えており、関係市町とは引き続きインフラの整備など細かい話をしていきたいと思っている。

◎ 意見のとおりインフラは重要になってくると考える。

更にもう1つ、最近、環境問題という側面では、バス事業者においても、例えば、水素バスなどへの車両代替、こういったものをどんどん進めて来ている。そういった面では、単にバスの売却益により、運行経費が下がったという理由は、これからは難しい。

投資したものが地域の方々の足にも活用され、かつ、ゼロカーボンなど市の環境政策ともマッチングするような計画、仕組み作りをしていかなければならない。これはモノレールが建設されてからでは遅いので、意向調整ができるタイミングで検討を進めていただきたい。

○ 基本方針は、いつ、誰向けに公開するものなのか。

● 策定の時期については、令和5年度中を予定しており、2市1町とバス事業者との合意というものとして共有しておくもので、一般市民向けに公表するという事は考えていない。

○ 専門用語多く、ZEVとかDXとか一般市民に対しては分かりにくいのではないかと感じた。

● 1点訂正する。公表の仕方などはまだ検討していないが、これからの交通の在り方、市の考え方を示した方針であることから、市民に対しても公表していきたいと考えている。専門用語など分かりにくい字句に関しては、説明を加えたい。

○ 一般の方は分からないと思う。専門用語は使わない方がいいと思う。

○ 基本方針では、将来像と3つの方針が掲げられているが、具体的にどのようになるのか、モノレールが延伸されることでバス路線がどのようになるのかが、見えてこないように感じる。

モノレールが延伸されても交通空白地域が残ると説明されているが、依然として交通空白地域として残ってしまう地域の方が見たいのは、延伸後の具体的な交通網の姿であると思う。しかし、その部分をどうするかといった具体的な記載がない。一般市民が見たいのは、具体的なものであると思う。

バス事業者が納得するようなバス路線の再編に関する記載こそが、市民が知りたい部分ではないかと思う。公表されるのであれば、そこまで書かないと、もやもや感が残ってしまう。

● 今回は、課題を整理して、方針を示したところである。関係者間では、引き続き課題解決に向けての協議を進め、地域公共交通会議で意見を伺いながら、バス路線再編案に反映していきたいと考えている。

◎ 現在、モノレールが都市計画決定されていない状況も説明に苦慮する要因かと思う。

また、各市町の都市計画に関する上位計画については、更新時期のずれがある中で、本基本方針は、モノレール延伸に対して、3市町でスクラムを組んで同一のスタンスでやっていこうという号令を発信する1つの資料ではないかと思っている。もちろん再編は、事務局だけでは進められないので、モノレール関係者、鉄道、バスなど地域の交通事業者にも参加してもらいながら、さ

らに交通管理者、道路管理者なども、協議の内容や進捗の状況によって加わってもらい進めていくものとする。

基本方針という第一の発声というものがやはり3市町が動く上で、重要なのだと感じている。したがって、具体的な案が出てこないのは、当然と思う。というのも、市町それぞれが交通のネットワークについて検討し、再編計画などを作らなければマッチングできない。武蔵村山市では、地域公共交通計画を策定することだが、恐らくおおむね5年後の次期改定で、ようやく具体的な路線のイメージが出てくるのではと思う。しかしその下準備だけはしておかなければならない。1年前、2年前といった段階で、路線再編の検討を始めるのでは、なかなか関係者間で合意ができる計画はできない。まずは、公共交通に関する勉強会をスタートさせるなどしながら検討して欲しい。十分な調整の無いまま、再編案が出ないよう、丁寧に対応していただきたい。

- バスとモノレールの連携ということであれば、モノレールの駅にはバスが乗り入れなければならない。武蔵村山市では、No3駅にバスターミナルを整備するということであるが、右折イン、右折アウトが出来ないとのことで、我々バス事業者は非常に不便だという話をした。

ところが、市はもう完成形で場所の変更ができないとのことで、基本方針にはバスターミナルに関する記載がない。これは話を先送りしたということになり、結局バスネットワークの作成はできない。しっかりした計画を再度立て直していただかないと、新青梅街道から上の青梅街道へ運行することができなくなってしまい、地域の皆様も不便を被る。

一方で瑞穂町、東大和市は我々の意見を聞いてくれている。役員が会議に来ているのはそのくらい立川バスとして武蔵村山市に意見を申したいという表れである。

地域の皆様の足を守るという意味で、また、従業員とその家族のためにも、課題の先送りはせず、ぜひ議論していただきたいと思う。

- ◎ 武蔵村山市だけでできる話もあればできない話も出てくる。東京都とそういった内容の協議もしなければならないことも出くる。事務局でしっかりと再整理をして、交通事業者とどのような体系が組めるか、いただいた意見を踏まえて、協議をしていてもらいたいと思う。

- 今までの話を聞いて、基本方針の「位置付け」では、「関係者間で連携、相互に協力し取組を進めていくための基本的な方針を示すものである。」とあるので、まさに枠組みという考えの中で、課題がありそのことを今後関係者間で責任持ってしっかりやっていくものと、そのように感じた。

本基本方針では、地域公共交通計画の策定について記載があったが、法に基づく法定協議会で議論をしていくことになるのか。

- 地域公共交通計画について少し説明させていただく。地域公共交通計画は、地域にとって望ましい交通、地域旅客サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとなるもので、市では、令和6年度、7年度の2カ年で策定することを予定している。法定協議会で議論を進めていきたいと考えており、地域公共交通会議の設置要綱等は見直しを行うことを考えている。

業務はプロポーザル方式による業者選定を行い、令和6年度は、アンケート調査、OD調査、事業者へのヒアリングなどを行い、計画の骨子を策定する予定。7年度は計画の素案を策定し、パブ

コメを行った上で、7年度末策定を予定している。

- この基本計画はまだ骨組みだということは分かった。会長が言うような方法で進めることができれば一番いいと思うが、最終的に開業2年前にバス路線素案、1年前に案が決まる予定になっている。この時点までは、何も無いってことは無いということでしょうか。
- 継続して協議・検討をしていきたいと考えている。
- 事業者の意見を聴きながら、改善できるものに関しては改善できるくらいの余裕を持った期間で進めてもらえるという理解でよいか。
- そのとおり。1年前、2年前には、案や素案が話し合いの結果として確定していることを想定しており、継続して協議はしていく。
- この方針はまだ枠組みであって、これから中身を詰めていくという説明があったが、立川バスからN○3駅は右折ができないというような具体的な部分まで決まっていると、ルートの再編はできないのではないかと思うが、今後、意見を聞きながら反映していくのか、それとも実際は具体的にどんどん進んでいるのかどちらなのか。
- N○3駅の駅前広場については、都市計画の案説明会でもパース図は示している。今回の都市計画決定に当たっては、南北方向の都市計画道路の一部を駅前広場として面積と場所を定めるもので、駅前広場の中をどのようにするかというところまでは定めていない。イメージ図は確定したのではなく、現時点での交通管理者との協議では右折イン、右折アウトは不可となっている。
- ◎ 今後も事業者の意見だとかを取り入れながら練りあげていくということでしょうか。
- そのように考えている。
- ◎ イメージ先行で出てきてしまうと、そこに偏った議論が展開してしまうこともあるので、情報の出し方というのは十分に気を付けないといけない。それに対してきちんと受け止めていただいているということなので、これからも協議を進めていければと思う。その他いかがでしょうか。
- 今のN○3駅を含む一帯では、土地区画整理事業が行われており、駅前広場や公園が都市計画によって配置決定されている。私も都市核まちづくり準備会に参画しており、地権者と有志が集まって、歩いて暮らせるまちづくり（ウォークブルシティ）を目指して活動中であるが、その時にどうするか、2点あると考えている。1点は、先程からの委員の意見ではないが、こういう会議の場で、委員がイメージしやすいように、駅前広場のイメージ図を使って右折イン、右折アウトができないなどの状況をみんなで共有することは出来ないかということが1点。
もう1つは、地域公共交通計画の策定に当たって、武蔵村山市での移動サービスの状況を記載願いたい。というのは、福祉の有償運送の実施、高齢者施設とか特別支援学校、福祉バスの運行状況、タクシーチケットの配布、それから病院送迎車、商業施設の送迎車、要するに移動手段として今、市内ではどういう手段があるかというのを一覧にして、使える使えないは別として、今後、各移動手段における、空いている時間帯で利用できるものはないかという視点が必要と思う。これは意見です。
- ◎ イメージ図などで、具体化するといったところであるが、今後の地域公共交通計画の中で、地域の方たちの各交通モードに対す

る利用ニーズなどの調査がなされると思う。

その時にどれだけの総量が地域の中で必要になってくるか、それを積み上げることで望ましい形ができる。そういった面では先に線を引いてしまうと線有りきという形で、本来使える機能といったものが果たせない、あるいは過剰なインフラ施設になってしまう。そういうこともあるので、来年度から具体的に調査を展開する中で、ただいまの意見があったということも踏まえて調査を含めて検討していただけるとありがたいと思う。

- 先ほど、事務局はレイアウト次第では、との説明であったが、意見交換の場では、どのようなレイアウトにしても、新青梅街道の信号が近いことで、右折イン、右折アウトができないと言っていた。なぜこの会議体でその事実について説明しないのか。

会議において、レイアウトを変えればということの説明しているがそれは、先送りにしているだけである。これは意見ではなくてお伺いしたいことである。

- ◎ 面積自体もフィックスされていて、その可能性がないということであれば、活用の仕方、あるいはそこに需要がまとまるということであれば、これから10年くらいの建設計画の中で、用地買収なども考え方の枠組みの中で協議していくのか、あるいはこういう会議体で広場の課題があることを東京都に対して示していくのかなど、様々なアプローチの仕方はあると思う。

ぜひ市のスタンスをしっかりと整理しておくように。市だけでは難しい領域が出てくることもある。その辺はぜひ連携して取り組んでいただけるように、議事録の中にもしっかりと書き込んで頂ければありがたいと思う。

- 区画整理事業が進められているということならば、都市計画事業ので、N o 3 駅の駅広は、都市計画ですでに決定しているのではないか。

- ◎ そうするともうこのN o 3 駅ではキャパとしてこういった運用は出来ませんということも可能性としてある。

- 現在、区画整理事業を進めているところではあるが、事業計画の最初の時点で、駅前広場部分については、公共広場ということで面積も場所も決定していた。

したがって、区画整理事業が終了するまでは、面積も位置も変えることはできない。区画整理事業の完了後における可能性としては、事業中ということもあり現時点で申し上げるのが難しい状況である。

- ◎ 区画整理が終わった後に改めてその空間の利用というものを検討する可能性もゼロではないということですが、なかなか難しいと思う。

- 区画整理事業がいつ終わるか分からないが、都市計画事業で整備し終わった駅広を別の都市計画で再整備するとは思えない。

- ◎ なかなか想像しにくい。ただ、それだけのインパクトがあるものであるということと、上位計画を含めて、改めて取り組んでやっていくようにしてもらいたい。今後、需要がまとまってN o 3 駅がその面積で活用しないといけないのであれば、面積の中で運用できることは何かを考えなければならぬ。また、将来的にN o 3 駅を拠点駅として使うのであれば、将来的にどういった再検討の手順をとるのか、事務局でも検討していくことが必要である。市の考え方、スタンスといったところは明確にしていくことが重要だと思う。

新しいものを造るのは難しいことである。LRTが宇都宮で開通

したが、30年苦しんで苦しんでようやくできた。そして今、自家用車の利用数も減少してきており、公共交通への転換がされていると理解する中で、市街地エリアでも展開しようという形で広がってきている。LRT開通に当たっては、バス事業者もある意味辛い痛みを伴ってLRTが機能している。そういうものを共有する形でインフラというものができているので、やはりモノレール、これから造るものなので、これから造るところの意識の共有を図りながらやるということは絶対に必要になる。

それでは、たくさんご意見をいただきました。本日示された基本方針は、枠組みであるということなので、枠組みの内容として私は大きな問題は無いと思う。ただし、やらなければならないことはたくさんあるので、議事録の中に、本日のご意見はしっかり残し、これを次の計画検討の際にいかしていただきたい。

本基本方針について、挙手にて確認したいと思う。代理出席された方は恐縮ではあるが、採決に入れないので了承願います。

16名中14名賛成として、過半数を超えており、基本方針の枠組みという形で承認いただきました。

やることはたくさんありますので、事務局はその思いをしっかりと受け止めて頂きたいと思います。

その他1 立川バスの運賃改定について

【立川バス説明】

- 資料に基づき説明<説明省略>

その他2 西武バスのダイヤ改正について

【西武バス説明】

- 西武バスより説明<説明省略>

- ◎ 今、様々な自治体の公共交通会議に出席しても、この問題はどこも出てくる。非常に苦しい中で、運営という形を少しずつ便利にしながら、維持していただいているのが現状である。皆様方から今のご説明に対して何かご質問等ありますか。
- 本市にとって、バスは重要な足となっているが、今回、減便と土日の最終バスが早まったりするなど、そういう面ではやはり市民のかたからは不便になったというご意見をいただいている。私もホームページで確認しようと思ったが、ホームページでは、どのようにダイヤが改正したかという、確認の仕方が検索しても分かりにくく、できれば、例えば新旧のダイヤを2つ並べたりするなどして、少し分かりやすくしていただけたらと思う。実際に、分かりやすくすることができるのか伺いたい。
- ホームページにつきましては、ダイヤ改正をする度に、トピックスという欄でダイヤ改正について掲載しており、そこで新しい時刻表を見ることはできる。

しかし、新旧の比較となると1個1個開いていただく必要がある。これは、現状のホームページのシステムでは、様々なシステムにリンクしている関係上、また、同業他社と同じフォーマット

	<p>を使っている関係で、なかなか新旧比較ができない状況となっている。その点は、今後改善の参考とさせていただきたいと思っている。</p> <p>○ 今回のダイヤ改正については、事前に市への報告はあったのか。</p> <p>○ 今回の改定に当たっては、道路混雑がかなり厳しくなっており、予定より改正を早めてしまった中で、私共と営業所が連携を取ることができず、市への連絡が遅くなってしまった事は事実である。今後このようなことが無いように努めて参りたい。</p> <p>○ どうしても市民だと市の方に連絡することが多くなるので、その時に、市としても何も説明ができないと困ると思うのでよろしく願います。</p> <p>◎ 千葉県でも、去年の4月、5月で100便、市内のバス路線を減便したバス事業者があったが、その時の連絡は、改正してから市に行ったようである。そのため、市の方には、問い合わせが殺到したと。</p> <p>それ以降、その自治体では、おおむね2ヶ月に1回くらい、公共交通計画に絡む形で事務局と交通事業者と情報交換会を定期的に開くことをしている。公共交通会議が終わった後であるとか、前であるとか、そういったような情報共有の仕方、事務局も一歩絡む形の中でやっていければ問題の解消につながるのではと思う。</p> <p>それでは全体で無ければ、最後、事務局で何か連絡事項ございますか。</p> <p>● 次回の地域公共交通会議の開催については、協議すべき事項が発生した時点でまた開催をしたいと思っているので、開催日等には追って連絡をいたします。以上です。</p> <p>◎ それでは、すみません、長くなってしまいました。以上で会議終了したいと思います。どうもお疲れ様でございました。</p>
--	--

<p>会議の公開・非公開の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 公開 傍聴者： <u>6名</u></p> <p><input type="checkbox"/> 一部公開</p> <p><input type="checkbox"/> 非公開</p> <p>※一部公開又は非公開とした理由</p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>
--------------------	---

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

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