

令和3年度 第1回阪南市地域公共交通会議 会議録

【開催日時】 令和4年2月9日（水） 午後3時00分から開催

【開催場所】 阪南市役所3階 全員協議会室

【出席委員】 委員25名中、23名の出席の下、開催した。

金田 透、魚見 岳史、松下 芳伸、森貞 孝一、宍道 厚治、西川 隆俊、藤本 和往、芝辻 徹、
讃井 聡、尾原 健一、小出 泰弘、藤原 鋭、中西 克之、河原 正明、日野 泰雄、伊勢 昇、
田口 健、榎本 進、寺田 雄揮、加賀 美津江、浄謙 千秋

【欠席委員】 奥野 英俊、松井 利公

【代理出席者】 松原、井上

【傍聴者】 0名

【案 件】

- (1) 令和4年度阪南市地域公共交通会議予算（案）等について
- (2) 路線バスとコミュニティバスの再編（案）について
- (3) その他 規約の一部改正及びオンライン会議運営規程の制定について

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。
- ・令和2年度阪南市地域公共交通会議決算について、承認を得た。
- ・令和4年度阪南市地域公共交通会議予算（案）について、承認を得た。
- ・路線バスとコミュニティバスの再編（案）について、承認を得た。
- ・規約の一部改正及びオンライン会議運営規程の制定について、報告を行った。

【質疑応答】

・路線バスとコミュニティバスの再編（案）について

(委員) 重複路線の再編については、なかなか他ではない難しいことをやっただけだと思っていて、南海ウイングバス南部(株)のご理解のおかげと思っている。委員としても感謝したいと思っているが、目的にあるように、最終的には収支改善ということを謳っているわけだが、評価について、次どうするのかということがすぐは議論がされないかもしれないが、基本的にはこの網形成計画に基づいた事業に関して、PDCA サイクルを回すということが基本であるので、結果として、どんな指標で、どう評価するのかということ、一応考えておかないといけないと思う。今回は計画の案ということなので、次回以降でいいと思うが、例えば、全体の利用者数や平均乗車人数、あるいは収支率他、利用者の方にアンケート調査をするのであれば、利用者の評価、何らかの指標を設定し、目標を定めていただいて、それに基づいて次どうするかということを検討できるようにしていただきたいということが1点目。

2点目は、これはむしろ減便の2コースについて、基本的にはサービスが低下すると、利用者数は減るのが普通だと思うので、減便をした後、将来の展望あるいは今後のルートの方角性を今後どうしていくのかということについて、利用状況を見ながら結構だが、考えておく必要があるということが2点目。

それから3点目は、いずれの場合も、もしあれば、地元、地域の方々への説明と、そこでの合意形成についてどういう状況になってるのかということ、追加で教えていただければありがたい。以上の3点、この件に関して、事務局の今の考えなど、改めていただける情報があればお願いしたい。

(事務局) 1点目の今回の再編における今後の評価について、収支改善を図る上で、利用者数の増加を目標立てて設定するなり、また現時点の収支率は6コース全体で平均約20%の収支率となっているが、今回のコロナの影響で収支率が15%を切っており、その収支率、収支を改善しないと、基本収支率15~20%だったら、現行は100円で移動しているが、金額に直すと、500円で設定しないと収支率は100%にならないという状況になっているので、やはり今回のバス再編において、評価としては収支率、利用者数等の設定が必要ではない。どういうふうを設定するかというのは今後検討だが、目標は必要になってくると認識している。

2点目の減便の2コースについては、やはり利用者が少ないと、1便当たりの乗車数も少ない。また、当然収支率も少ないので、今回減便案として2便減便・3便減便するが、今後の利用状況を見ながら、網形成計画の目標1施策2、地域内交通における路線の見直しの取り組み内容について、各地域における需要規模、また、福祉施策による輸送サービスの役割を踏まえ、新たな交通システム、乗り合いタクシー等も視野に検討するものとするということが、網形成計画には記載しているので、何らかの状況に応じて、柔軟に検討できればと考えている。

次に、3点目の地域住民への勉強会について、網形成計画に基づいて、尾崎地区や舞地区の地域へ勉強会に入らせていただいたときは、特に尾崎地域の減便するところに関しては、利用が少なかったら減便してもいいのではないかと、そういうことも検討しないと市の補助金の収支がきびしいということで、一定ご理解いただいているご意見が多く見受けられた。その中で、コロナの影響により、なかなか勉強会ができていないので、今の生の声は聞けていない状況である。

(委員) 特に今までの勉強会については、最終的に具体的な施策導入、減便や路線の変更などを行う場合に、おそらく、まずその勉強会に出させていただいてる方々を通してでも良いと思うが、地元説明をする必要があると思うので、特に減便のコースについては、地元説明の中で、できればだが、利用者が少ないので減便ということをやむを得ない旨ご理解くださいという意図をお願いした上で、今後どうするかというのは、皆さんの利用にかかっているということを改めてお話をいただいて、必要であれば、サービス追加の検討や、皆さんがもう必要ないというのであれば、路線の廃止も含めて検討しないといけないというようなことについて、住民や利用者の方々の協力や頑張りが必要だということも言っていたので、今回の再編に伴う減便のような場合は特にその点強調していただいて、皆さんから乗っていただいて必要だという状況がわかれば、また改めて検討するし、これがますます使われなくなるようであれば、その必要性について再検討しないといけないということを併せて、説明いただければと思う。

(委員) コミュニティバスと路線バスの収支のことが前提になると、議論にならないので、それはちょっと置いて、JRにしても、南海電鉄にしても、最近、駅が非常に乗りやすくなっていると思っている。今日も尾崎駅をちょっと見てきたが、山側にエレベーターが今度設置されるという状況で、阪南市は、南海電鉄とJRという鉄道・駅が存在するのに、この資源を十分に活かしていないのではないかと思う。これは今後もっと考えていかなければならない問題だと思う。それで、具体的な例を言うと、尾崎から箱作まで、バスの便を今回の改定案によると、14便が走らせる。いずみが丘・箱の浦コースと、桃の木台・万葉台コースが別々になっている。これだけ官民を挙げてCO2削減に取り組まないといけないという時代に、南海電鉄が走っている区間をバスが1日14回も運行している。一つの考え方で、まずそのいずみが丘・箱の浦コースを考えると、尾崎駅から出発して、いずみが丘に行って、箱作の駅にも停まる。そうしたらそこから尾崎に帰らずに、今度は、次に桃の木台・万葉台コースの方を回ってきて帰ってくるというふうに、いずみが丘・箱の浦コース、桃の木台・万葉台コースを一体化させるというようなことも考えておく必要がある。そんなことをしたら、もう時間がかかって利用者に不便だという意見も出てくるが、急ぎの方は、南海電鉄をご利用いただくといったかたちで、近年環境問題で色々言われているわけなので、そういうことも考えて、もっと南海電鉄を利用するように市民の方にも言っていき、理解していただいたほうが良いと思う。

(事務局) 各コースそのものを変えること、いずみが丘・箱の浦コースは、基本的に全6便とも尾崎駅を中心に周っているが、それぞれの地域が駅に近い地域への巡回であれば、例えば、南海電鉄の箱作駅といずみが丘・箱の浦コースを結ぶとか、その他の市民の方からのご意見として、現行のいずみが丘・箱の浦コースは、いずみが丘を通過して、箱の浦へ行くが、先に一番奥、和歌山側の箱の浦を経由して、いずみが丘を通過して帰ってきて欲しいという意見もある。そういう様々な意見は事務局で聞いている。そういった意見等も踏まえ、今後地域内交通のルート設定について検討すべき事項だと思っている。ただ、まずやるべきことは、収支改善の中で、効率を図る、路線の見直しということで、今回お示ししたのが、まずできる収支改善(案)と考えている。ただ、いただいた意見等は今後の検討の一つと思っている。

(委員) コース、路線を思い切って変更すると、今コミュニティバスいつ頃から開始されたのか、記憶が定かではないが、スーパーなんか数が少なかったころで、尾崎駅に近いスーパーあたりしか対象にされていないような、コミュニティバスというのは、地域の住民、特に高齢者、車の運転を免許返納された高齢者が病院に行ったり、市役所に行ったり、スーパーに買い物に行ったりするなど、そういう目的の利用者は日中に利用する人が多いのではないかと考えている。そのため、新たに阪南市内でもスーパーが数多くできているので、いくつかのスーパーに周って行くとか、もうちょっと近くまで行く、そういうふうなコースも入れていただけたら、ちょっと利用者も増えるんじゃないかと考えている。実際、まだ今は車を利用しているが、いずれ利用できなくなれば、コミュニティバスの利用が増えると思っている。その乗り場まででかなり時間も歩いてかかると、特にスーパーで買い物をした重いものを買った後であれば、お年寄りが重い荷物を持って歩くと非常に危険ではないか。例えば一例を挙げると、今のいずみが丘・箱の浦コースの場合、箱の浦のところで終わってしまうと、もうちょっと岬町の淡輪寄りまで行くと、24時間営業のスーパーができています。そこに広い駐車場もあり、向かい側には、大手不動産会社の事務所があって、ほとんど車が止まっていない。そういうところを駐車場として、停留所として利用させていただいたりして、ちょっとコースの変更を考えていただければ、もっと利用者も増えて収支も改善されるのではないかと考える。このいずみが丘・箱の浦コースを例にとると、鳥取ノ荘駅のあたりもだが、南海電鉄の線路よりも、北側、海側寄りの方にはほとんどバスが入ってこない。その周辺の人が利用しようとしても、乗り場まで非常に遠いので、やはり敬遠してしまうようになるのではないかと考える。そういった意見は、コミュニティバスを走らせてから今まで、特に議題になるということがあったか。また今後、そういうようなことを考えられる余地はないか。

(事務局) コミュニティバスは、平成15年(2003年)の2月から運行を開始している。それまでは福祉バスとして運行していた。この中で、やはりコミュニティバスの趣旨としては、その当時から市内各地域の山側にある緑ヶ丘・さつき台、舞、箱の浦といった地域と、阪南市役所、また尾崎駅を結ぶかたちのルートを設定したもので、当然色々のご意見が出たように、阪南市はスーパーが近年たくさん増えている中、ここにスーパーができたので、この近く止めてほしいといったお声は実際にある。ただ、コミュニティバスの趣旨に関しては、市民の市街地の外出ということで公共施設利用のための交通手段を確保するという目的があって、まずそれが基本にあるので、現時点でここにスーパーができたからバス停設置しますということは、現時点では難しいと考えている。

(委員) 日本はもう超高齢社会になってるわけで、特に阪南市の場合は、日本の平均よりも高齢化率は高いのではないかと考えているので、いつまでもその古い考え方で、それに沿って、先を見ても駄目ではないかと思う。今まで色々な政策、策を講じてこられて、変わらないのであれば、何か思い切った手を打って行く、そういう必要があるのではないかと考える。あと、今日もウォーキングの際に、箱の浦に住まれてる方に、ちょっとコミュニティバスのことで話を聞いたら、いや困ったことがあるんだと。もう80歳過ぎておられる方で、難波まで友人と飲むのに出かけたから、帰ってくるときに、帰りにバスがないと。だから、駅から、箱の浦まで、20分以上、暗い道を歩かなければいけないと。それがずっと続いているので、そのあたりも、もし改善していただけるのであればありがたいなというようなことをおっしゃっていた。

(事務局) コミュニティバスの、確かに固定概念というのがあるかもしれないが、公共交通、買い物支援など、様々な目的別の移動があるので、コミュニティバス・路線バスに関しては、交通という広い観点から、コミュニティバスに限らず、色々な交通手段があると思うので、今後、そういった広い視野で、コミュニティバスの、このルートだけではなく、阪南市域全域で様々なご意見で、交通を考える必要もあるのではないかと思います。

(委員) デマンド型乗り合いタクシーの話が先ほど出たが、阪南市は、細かくコミュニティバスのコースを設定していただいているが、それに外れたところはどうしても利用しづらい。コミュニティバスのルートから外れたところをカバーする意味で、デマンド型の乗り合いタクシーをやっているところがある。千葉県東金市というところだが、人口約5万7,000人で阪南市が約5万2,000人、ほぼ人口が同じぐらい、地形も山があつて、ちょっと長方形型の形をしているから、阪南市とよく似た地形かなと思う。少し古いデータだが、1日にどれぐらい利用してるかという、50人から70人ぐらい利用している。費用が、1人乗車の場合、乗り合いですから、何人か乗っていくということで、運営上は400円の金額でやってるといふようなこと言っていた。そういったことで、阪南市は公共施設のところしか止まらないとなっている。私も山中溪の近くに住んでいて、山中溪・桜ヶ丘コースを利用するが、銭湯の横を通るがそこでは止まらない。なぜ止まらないかという、あれはそう公共施設ではないから止まらないということ。高齢で車の免許を返納した人が銭湯に行こうかという人が結構多いと思う。そういうことのために、乗り合いタクシーというのがある。路線バス・コミュニティバス、それを補完する意味で乗り合いタクシーというのがあると思っている。これは阪南市が相当費用負担しないといけないので、すぐに実現してとは言わないが、検討する余地はあると思う。だから今回のように、路線バスやコミュニティバスのコースから外れて非常に交通の不便で困ってる、特に、お年寄りの方、スーパーになかなか行けないでいる方々はいる。この間も大きな荷物を運んで台車を押して、お手伝いしたが、相当やはり苦勞している。だからそういう、今おっしゃったようにスーパーに買い物に行けるとか、そういうのがコミュニティバスだと思う。この間も泉南のイオンに行くのに、バスを乗り継いで相当苦勞して行かれたという話を近所の方から聞いた。そういうところにニーズはあると思う。ニーズはあるけど、なかなか行きづらいと。そういうことを、実現していただけるのが乗り合いタクシーと思う。これは予約制で、今日言ってすぐにいけるといふものではない。予約して行くという、そういうのをデマンド型乗り合いタクシーというのも検討はしていく必要があると思う。

(会長) 今後実証実験ができないかということで検討を進めているところなので、またその結果が出たら、またこの会議で報告させていただきたいと思っている。

(委員) 先ほどのタクシーの件、間違ってるかもしれないが、大阪市もオンデマンドバスという取り組みをしているのではないかと。うちの近くまで来てくれるというのが一番の、特に、年を取ってきた者にとっては、いいと思う。若いときは何とも思わないが、だんだん自分もそういうようなことを感じるようになってきて、やはり近所まで来てくれるのがいい。多少料金は高くなったとしても、それはやはりやっていただく以上、収支というものも当然考えていかなければいけないので、その100円とか150円とかでなくてもいい。ちょっと話は違うが、山形県の南陽市で、路線バスもコミュニティバスももう廃止されたと聞いた。そういうところで地域の住民専用のタク

シーというのがあって、乗車できるのは 60 歳以上の住民だけであると。これ朝日新聞の天声人語に去年載っていたので、国交省から表彰されてるはず。2 年ほどで収支が取れるようになってきたとのこと。1 回 500 円で、メーターとの差額は、市が負担するという形をとってるようである。また収支などについても、市だけではなく、例えば、大阪府から補助をある程度していただくようなことが、これは阪南市だけではなく、全国の市町村について、そういうような方向になっていけばいいと思う。

(事務局) 先ほどの山形県南陽市、また千葉県東金市においては、どういった運行状況等は確認させていただきたいと思っている。

(委員) 今、色々な意見とか情報とかいただいているのは非常にありがたいと思っているが、事務局の進め方として、網形成計画を策定していて、その中で様々な課題があって、その課題改善のための事業として、例えば特定事業を並べていくということになってると思う。今回は、冒頭説明いただいたように、その中の、需給バランスのところ、路線バス・コミュニティバスの重複路線をどうするかというようなところについて、テーマとして取り上げられてると思う。このため、冒頭で、全体の計画の中の予定してる事業について、整理をしていただいて、今回はその中のこれ、ということで、改めて言っていた方がわかりやすいのかなと思う。今日いろいろご意見いただいた件も、当然、課題として今後議論しないといけないことだと思う。例えば地域型のサービスを他市ではされているところもあるようなので、適正化を図るということも含めて、全体の網形成計画の中のいろんな項目ごとの対応をしていくということになると思う。阪南市が今年度、この件だけで対応するのかや、あるいはその網形成計画の中の、他の課題改善のための事業についても、この会議の中でテーマとしていくのかということについては、ある程度最初に触れといていただいた方がいいと思っている。今日の議題は、その中の一つの、特に重複路線の部分はどうするかということについて、決めた上で次に進むということだと思うので、次回以降に、今年度の、この先予算のところ、会議費しか上がってないので、本来は事業予算のところ、事業費等があがってこないと本当はいけないと思う。ところがこの会議の中では会議費しか出てないので、そこところが不透明なっていたのかなと思っている。そういう会議の全体の年度の計画と、今回あるいは次回以降にテーマとする議題について、こうだということを、事務局から委員に説明いただいたら、今回のご意見に対しても、すぐに議論ができるような場となり、次のステップに繋がっていくと思うので、その点を事務局にお願いしておきたいと思う。

(事務局) 今後の計画等も網形成計画のどれを取り組んでいくか等、もう一度確認・整理していこうと思う。

(委員) 緑ヶ丘・さつき台コースについて、6 便から 10 便に増えるのは結構なんだが、坂道の多い緑ヶ丘並びにさつき台を飛ばして行って、料金を 100 円にするという内容は、価格とこの増やしたことの利便性と、結局、緑ヶ丘の方は玉田山で降りないといけない。そして、さつき台の方は、小川口まで行かないといけないということで、なんらメリットがないと思うが、その間は 100 円でいけて便数も増える。65 歳以上の高齢化率は、緑ヶ丘も 50% 超えている。今度私どもでは、南海ウイングバスが運行する、このコミュニティバスが、住宅地の中に 6ヶ所、バス停

がある。そこに自治会の費用でもって、ベンチを全部設置した。それで、緑ヶ丘地域の下、スーパーと、和泉鳥取の駅から坂を上がってくる、その途中にも、2ヶ所設けた。そういうふうに杖を持って、バス停に立っておられる高齢者の姿を見るということで、その姿を見た中学生、子供福祉委員の方からの意見もあって、社会福祉協議会とも協働して、思い切ってこれからのことを見据えて、ベンチを設置した。本当に先ほども言われているように、免許証を返納の方、たくさん出ているし、そういうことで、バスの利用も本当に増えると思っている。もう1点、大阪リハビリテーション病院では、ここからバスを出していただいております、午前中、皆さんが病院へ診察に行かれる、その時間帯に同じように何ヶ所かで、コミュニティバスと同じような停留所というのを設けることはできないので、個人宅の了解を得て、そこに止めて、病院へ通院していただく、今までもタクシーを利用されたというふうに聞いているが、これまでの病院との話し合いで実現している。とにかく坂道が多い、この新しく開発された住宅地のそういった問題を抱えているので、やはりそこは問題かなと思っている。便数が増えるけれども、何がメリットで、何がデメリットかなというところも併せて、もうちょっと精査していただきたいなと思っている。

(事務局) 緑ヶ丘・さつき台コースの現行第6便までをご利用されてる方に関しては、変わらずというか、こちらも現状維持というか、この増便に関しては、おっしゃる通り、路線バスのルートなので、緑ヶ丘・さつき台の地域の中までは入っていない部分である。ただ、他の日中は、コミュニティバスのダイヤの運行時間帯に棲み分けることによる形で、今まで路線バスを利用されてた方が、もともとあった時間帯の、緑ヶ丘やさつき台まで行くコースを利用していただければ、利用者増にも繋がり、収入も増えると考えている。事務局としては、それも収支の改善、利用者増を見込む形での、今回は再編案を示させていただいた次第である。

(委員) 確認だが、まず重複区間の日中がすべてコミュニティバスに移管されるということで、通勤通学定期をお持ちの方が、早く帰宅されたり、あと、いろいろと働き方が変わってきている中で、遅かったり早く帰ったりとか、いろいろあるかと思うが、朝バスに乗って、帰りちょっと早く帰ってくると、コミュニティバスしかない、通勤定期をお持ちの方は、別途100円必要なのかなというところの確認と、コミュニティバスが年末年始運休されているが、この間のこの昼間の輸送というのは、何も特にフォローはないという、解釈でよろしいか。

(事務局) まず1点目質問、日中がコミュニティバスに置き換わるということで、路線バスとコミュニティバスにおいては、運賃の体系も異なっているので、定期券のご利用のお客様に関しては、コミュニティバスにご乗車いただくといった場合は、定期券を使えるといった措置はとっていないので、現時点ではコミュニティバスにはご利用いただけないと、別途100円お支払いいただくという形で考えている。

資料3の17ページと19ページにあるように、路線バスの阪南スカイタウン線および尾崎線において、再編後の日中がコミュニティバスの運行となるので、コミュニティバスの運行形態としては、年末年始が運休する形なので、そのまま年末年始は、路線バスの朝夕の時間帯での運行のみとなる予定である。

(委員) 今後、パブリックコメントとか地元説明の中で、また質問が出るかと思うので、市の考え方とかをお伝えいただけたらと思う。

(委員) JRの事業活動にご理解ご協力賜り感謝している。今回の議題はバスの話が中心ということであるが、弊社としても、この需給のバランスと収支改善、これ非常に大きな課題としてとらえている。弊社においても、3月12日にダイヤ改正を、雇用の実態に合わせたダイヤに見直しさせていただくということで、先般プレスリリースをさせていただいている。その中で、阪南市の部分をいうと、山中溪駅と和泉鳥取駅というところになる。こちらについては、単純に引き算のダイヤということではなく、快速列車が各駅停車化をするなどして、乗車機会が増えるところもあるので、一概にご利用のご迷惑をおかけするということはないのかなというふうに考えているところだが、何卒ご理解いただければというふうに思っている。その中で1点、確認だが、今回尾崎線について、こちらの便の見直しを検討されているというところだが、日中路線バス数が18便の減便ということかと思う。一方で、コミュニティバスは4便増便という説明があったかと思うが、これは差し引き、併せて考えると、14便減便になると、そういう理解でよろしいか。

(事務局) おっしゃる通り、28便減便で4便なので、実質全体としては14便の減便という形になる。

(委員) またJRにおける3月のダイヤ改正で、いろいろとご不便をおかけすることをおもひながら、バスの接続についても、またダイヤを改正されると思うが、同じところの接続に、できる限り、鉄道とバスとの接続ということで、ご配慮いただけるとありがたいので、今後調整させていただければと思っている。

(会長) 例えば、評価指標の設定であるとか、あるいは減便のところの将来の展望をどうするのか、地域住民との合意形成どうするのかというご意見、既存の公共交通、JR・南海電鉄との資源を十分にもっと生かすべきだ。また、収支改善のためにも、バス停の配置場所、こういうのをもっと検討してはどうか、或いはオンデマンドの交通を検討したらどうかなど、いろいろご議論いただいた。今回お示ししているのは、副会長からもあったように、今回の収支改善の第一歩として、こういう形でお示しさせていただいているということで、今回お示しさせていただいている案については、原案通りということによろしいか。
特にご異議、いわゆるご意見ない、ご承認いただくということによろしいか。

(委員)

(異議無し)

(会長) ただいまご承認いただいたということで、二つ目の議案については原案通りということにさせていただきます。

最後にその他ということで、規約の一部改正について説明をお願いします。

(異議無し)

・その他

(事務局) その他に関しては、資料1に戻っていただいて、その他の部分になる。規約の一部改正及びオンライン会議規定の運営規程の制定については、参考資料2と4になるので、あわせてご覧いただければ。参考資料2の規約に関しては、第7条で、会議の招集の特例の条項を追加している。これをもって書面開催、書面審議を行えるように改正しているもの。また、参考資料4、こちらは今回の会議同様、オンライン会議、オンラインで参加できる会議体制の運営の規程の制定をしておるもの。

(委員) 今日、大阪バス協会、ご出席いただいているので、少し質問させていただいてよろしいか。これ別のところでも言ったが、令和4年1月24日に全国バス協会、新聞に広告記事を出されていると思うが、あの記事は、人流抑制によって、「バスピンチ」という、そういう見出しで、中身は、人流抑制が本当にコロナに対して効果があるのかという、そんな書き出しの内容だった。私も他のところでもお願いしてるのでご存知かと思うが、どちらかというと、先ほどの収支もそうだが、どこの地方都市も、とにかく財政難で大変な状況で、そこにコロナが加わって、バス業者が減って、ますます大変で、事業者は減便とか、路線廃止とか、そういう方向に行かざるをえない状況もある中で、広告で、なぜ、国への事業者支援を要請するというようなことを出さなかったのかと不思議だった。バス協会で何かそんな話題とか出なかったのかなというので、情報があればお願いしたいと思う。

(委員) 1月に、日本バス協会の方で、新年の会議があって、そこに国土交通省の幹部の方をお招きした時に、日本バス協会会長より、国土交通省の方へ、そのような補助金を捻出してくださいと直接お願い申し上げている。

(委員) なぜ新聞にはそういう記事にならなかったのかと、読んだ人にもうちょっと訴えてかけていただけると、我々だけではなく、バスを利用している皆さんも、もう少し国が頑張ってくれよという話になったのかなと思ったので、いずれにしても広告を出されるなら、国へお願いしている内容を出していただけたらよかったのかなと思っている。今後コロナが収束すればいいが、収束せず第2弾の広告を出される時は、ぜひそういうことで、日本バス協会の方にも、大阪バス協会から意見を上げていただけるとありがたいと思ったので、質問させていただいた。

(委員) まずは、バスは安全・安心ですということを利用者の方にわかっていただくための広告なので、また別途、補助金の方に関しては、国や自治体の方にも要請している。