

令和2年度第2回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日 時 令和2年11月2日（月） 午後1時から午後3時まで
- 場 所 市役所議会棟 1階第1委員会室
- 出席者 （委 員）22人中19人出席
- 安田市長（会長）、野津委員、平山委員、阪本委員（代理：町田氏）
筒井委員、市田委員、多田委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、
上崎委員、金澤委員、日田委員、宇野委員（議長）、谷内委員、
田中委員（代理：山下氏）、佐野委員、藤城委員（代理：桐谷氏）、尾田委員
（事務局）
福岡建設部長、小川公園交通課長、小島同課主幹、高野同課主査
- 傍聴者 8人
- 次 第 1 開会
- 2 会長あいさつ
- 3 議事
- （1）コミバスの利用状況について
- （2）新型コロナウイルス感染症の交通への影響について
- （3）路線バスの廃止について
- （4）利用促進策について
- 4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様こんにちは。

今日はお足元の悪い中、公共交通会議にお集まりいただきありがとうございます。

また、日頃から本市の公共交通に関しまして色々な意見を承り、また、支えていただいていること心から感謝いたします。

新型コロナウイルス感染症の影響もありまして、十分に換気も含めて対策をしながら会議をさせていただきたいと思います。

去年から「ぐるっとむこうバス」が運行しましたが、半年も経たないうちに新型コロナウイルス感染症という、我々が想像もしなかった状況になり、乗客が激減しています。

今も完全に新型コロナウイルス感染症の状況が改善されたわけではありませんが、どのようにして予防していくのか、どのようにすれば繰り返さないのか、その方向性は様々考えられてきたと思います。我々もそれに従って進めておりますので、どうか安心してご乗車いただきたいと思います。そういった中、1年経つわけですが、なかなか難しい状況でした。ルートや、バス停の問題など当初思っていたようにいかず、さらに新型コロナウイルス感染症もあり本当に厳しかったですが、

ようやくこれから第一歩、第二歩を踏み出す状況になろうとしています。

既存のバス停や新しいバス停からもたくさん乗車いただいております、提案がありました IC カードの利用や、回数券の販売なども考えていきたいと思っております。

どうすれば乗りやすくなるのか、ご意見を伺いながら改善していかなければならないこともありますので、この会議にて議論のほど、よろしくお願い申し上げます。

3 議事

事務局

(1) コミバスの利用状況について

それでは事務局から、「コミバスの利用状況について」説明したい。
まず、昨年度、10 月から 3 月末までの利用者総数は、北ルートはのべ 1,755 人、南はのべ 4,895 人のご利用があった。これを 1 便当たりで平均すると、北ルートは 1 便当たり 2.1 人、南ルートは 5.9 人となっている。

2 月 27 日には、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、全国の小中高등학교等に臨時休校が要請され、向日市内の小中学校も 3 月 3 日から臨時休校となった。

4 月 7 日には 7 都府県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県）で、16 日には全国で緊急事態宣言が発令されたことにより、コミバスの利用も落ち込み、緊急事態宣言の解除された 5 月 21 日以降、徐々に回復し、新型コロナウイルス感染症の影響が出る前の 1 月ごろの乗車率に戻り、運行開始から 1 年間の平均は北ルートで 1 便当たり 1.8 人、南ルートで 5.2 人となった。

なお、南北の乗り継ぎ人数は 1 年間平均で北から南が一日あたり 0.9 人、南から北が 0.5 人となった。

次に、10 月 1 日から実施したバス停増設とダイヤ変更にかかる利用状況についてご説明したい。

10 月 20 日までの 14 日間で、七ノ坪が 11 人、阪急洛西口駅前が 6 人、南条公園前が 16 人、上植野浄水場前が 22 人の乗車があった。

ダイヤ変更のあった北ルートでは、新しく運行を開始した第 1 便の 1 日平均利用者数が 1.8 人となった。

バス停増設について、バス停付近の住宅へバス停の地図が入ったお知らせチラシを配布し、ダイヤの変更についてもバス車内や停留所での告知のほか、9 月末に新しい時刻表を全戸配布することで市民の皆様にお知らせをしている。今後においても、近隣施設への案内表示などを増やして認知度を高めていきたいと考えている。

次に、前回 2 月の会議で示された、コロナの影響の少ない 2 月ごろの利用状況のまま 1 年間運行した場合の、収支状況を試算したものを示している。これまで会議で示した試算と条件を合わせるため、車両等の経費は 3 年分割とし、運賃は 1 人 200 円、年間運行日数は 244 日で計算している。

南北合計で1便当たり8.4人、年間の運賃収入は約287万円、市の負担額は約3,100万円となる。

このとき、乗客1人が移動するためにかかった経費は2,169円、市民一人当たりの負担額は541円となっている。

新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少は回復した部分もあるが、依然として、コミバスの運行には利用者の増加と経費の削減が重要な課題であることを踏まえて、引き続きこの会議での協議をお願いしたい。

議題1に関して、事務局からの説明は以上である。

議 長

議題1について、なにかあればご発言いただきたい。

委 員

様々な影響もあるが、このままではコミバスが向日市にとって必要なバスかどうかは厳しい状況である。

市民一人当たりの負担が541円は一人が3回乗れば、その負担額が減る。3回乗ることすらも出来ていない。このような状況はとても不安である。

新型コロナウイルス感染症の影響で、公共交通の利用を控えている方もいるが、コミバスの収入も踏まえて、しっかりと情報提示したうえで協議していかないといけない。

事務局

仰っていただいたとおり経費がどれくらい掛かっているのかも合わせて、利用実態をみながら、議論いただきたいと思う。

議 長

次に、議題2の新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響について、事務局から説明願いたい。

(2) 新型コロナウイルス感染症の交通への影響について

事務局

それでは、議題2の新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響について説明したい。

示しているのは、阪急バスと京都府タクシー協会からご提供いただいた資料を基に作成したものである。

まず、路線バス事業について、運送収入が去年の同時期に比べてどの位減少したかだが、濃い色の部分が昨年度に比べて減少した割合になっており、3月から目立って落ち込み、4月で42%、5月で46.6%の減収となっており、4月から9月の6か月間だけで、年間収入の15%の逸失が生じている。

次に、利用者数の推移について、今年1月の利用者数を100とすると、4月5月は半数まで大きく減少し、5月の緊急事態宣言解除後、8割台までは回復したものの、感染症拡大第2波の影響で、8月からは減少に

転じており、感染が終息状態となるまで、引き続き利用者数は不安定で、今後も予断を許さない状況が続くと見込まれる。

次に、もう一つの収益の柱となる高速バスについて、さらに大きな影響が出ており、5月には100%の減収となっている。また、6月以降も大きな回復が見られず大幅な減収が続いている。

こうした状況の背景には、バス事業の収益構造として、人件費や燃料費、車両修繕費、車両償却費といった、バスを動かすための固定費の割合が高いこと、日常生活を支えるためにコロナ禍の中でも地域の路線バスが運行を継続されており、減便対応での経費削減が難しいことが挙げられる。

つまり、利用される方が減って大幅な減少になるにもかかわらず、一方では経費削減が難しいため、多くのバス事業者が大幅な赤字になることが見込まれる。

次に、タクシー事業について青色が前年の実績、オレンジ色が今年の実績を示している。大きく営業収入の伸びる3月から5月にかけて大きく減少しており、利用者数は徐々に増加しているものの前年実績とは大きくかけ離れている。

先ほど示した棒グラフと同じデータを前年の実績を100とすると、観光需要のある9月においても、京都市では依然として50%以上の減収となっている。

公共交通の非常に苦しい状況については、一部メディアで報じられているものの、旅館や飲食業などに比べてまだまだ認識されていないのが現状である。また、9月の連休での外出も、公共交通ではなくマイカーでの移動が多くみられたと伺っている。

新型コロナウイルス感染症の完全な終息までは、まだまだ時間がかかるなか、新しい生活様式を実行しながら、公共交通を維持するために、事業者の方々は車内の換気、消毒、乗務員の方の健康管理の徹底に努められている。

こうした状況を踏まえて、公共交通を利用される皆様には、

- ・マスクの着用
- ・車内での会話を控える・咳エチケットを守る
- ・乗車前、降車後のうがい、手洗い

を徹底していただき、感染予防を行いながら、公共交通を乗って支えることが重要であることを市ではお伝えしていきたいと思う。また、委員の皆様にも積極的に周囲にこうした状況をお伝えいただくようお願いしたい。

議題2に関して、事務局からの説明は以上である。

議 長

議題2について、なにかあればご発言いただきたい。

委 員

事業の存続が危ぶまれるという段階ではなく、存続しきれないところまで来ている。徐々に回復を待つ状況ではなく、もう続けられるのは難しいというところまで来ている。

例えば、この秋の観光シーズンもほとんど見込めない。需要と供給が合っていない。このままでは、我々タクシーやバス事業者は、突出して景気が回復しない限り、つぶれていくのだろうというのが今の見通しである。

GoTo トラベルも行われているが、全く回復には至っていない。いずれ回復するだろうが、それが来年や再来年となると、そこまで事業が持たない状況である。

国の支援や市の支援を頂きながらやりくりしているが、乗ってもらわないと事業自体が回らない。とにかく利用していただく、乗っていただくしかない。新型コロナウイルス感染症が終息したとしても業績は回復しないだろうと予想する。リモート等在宅しながら様々なことが行えるようになったことで人々の行き来が減少した。この状況が続くのであれば、我々の事業体は新型コロナウイルス感染症以前の状況まで回復するのは不可能というのが現状である。ではどうしているかというところ休業して回復を待っている。我々としては、かなり低い運行水準だが、バスを動かすことで事業を回している状況である。

議 長

非常に厳しい状況をお話しいただいた。

事務局

コミバスに限らず、公共交通事業者は、消毒や換気等の取り組みをしていただいている。感染予防に気を付けながら運行いただいていることは広報に掲載した。今後も継続的に掲載していきたいと考えている。

議 長

次に、議題3の路線バスの廃止について、事務局から説明願いたい。

(3) 路線バスの廃止について

事務局

それでは、議題3の路線バスの廃止について説明したい。

まず、これまでの会議での議論の経緯をご確認いただきたい。

平成27年3月に、地域公共交通会議の協議結果を受けて、阪急バスによる78系統の運行がスタートした。

この後、地域公共交通会議にてコミバスの運行についての議論をいただいていたが、平成30年10月の第3回地域公共交通会議では、バス業界における運転手不足が非常に深刻化しており、コミバスと77・78系統の同時運行が困難なことから、平日昼間はコミバスを運行し、平日の朝晩、および土日は77・78系統を運行することで合意された。

この合意を受けて、平成31年2月の会議では77・78系統の再編案を提示したが、運行継続される平日の朝晩2便・土日4便については従来

から運行に必要な利用に足りておらず、再編後1年となる令和2年10月の時点で収支が確保できない場合は廃止となる見込みであることが報告された。

この翌年、令和元年10月から77・78系統の再編とコミバスの運行が開始された。市では、路線バスの利用が少なければ路線の減便・廃止につながることを、積極的なご利用をお願いしたいことを広報などでお知らせしたが、令和2年2月の会議でも報告したとおり、利用状況の改善は見られないまま、新型コロナウイルス感染症の影響でさらに利用が落ち込んでいること、また、77・78系統だけでなく、阪急東向日駅から物集女街道を北上して阪急洛西口、JR桂川へ向かう6系統についても、同様に利用が極めて少なく、10月をもって廃止となる見込みであることは6月に書面協議とした今年度第1回の会議でも報告したところである。

先ほどご覧いただいたように、バス事業全体の収益が大幅に悪化しているなか、これ以上の運行継続は困難として、今回地域公共交通会議で議案とすることについて阪急バスから申し出があったものである。

今回対象となっている路線の概要だが、6系統は阪急東向日駅から物集女街道を北上し、物集女の交差点から阪急洛西口駅、JR桂川駅までを土日に1日1便運行している。

次に、77系統は阪急東向日からJR向日町、国道171号に出てまっすぐ南に下がり、菱川の交差点から外環状線、一文橋を通過してJR長岡京、阪急長岡天神駅を回ってまた同じルートを戻ってくる路線を土日朝に1日1便運行している。

次に、78系統はJR向日町から阪急東向日駅を通過して西山高校前、保健センター前、体育館、市民温水プールを経由して国道171号に入り、そこからは77系統と同じルートで上植野地域、長岡京市方面に向かい、また同じルートで戻ってくる経路を、平日に朝晩で1日2便、土日に1日3便が運行している。

そのほか、廃止の概要についてはこの後阪急バスからご説明いただきたいと思います。

議題3に関して、事務局からの説明は以上である。

委員

長岡京線・大原野線の輸送実績について、収入と乗車率で1995年を100として指数で表すと、収入が下がっている。運行数を減少させているが、それに伴い収入も減少している。77・78系統、6系統、ぐるっとむこうバスの輸送実績について、令和元年10月のコミバス運行開始後は、新型コロナウイルス感染症の影響が出ていない9月までの乗車数が約半減。その結果、対象地域の公共交通の利用者が減少したことが現在の結果だと思う。廃止理由としては、従前より様々な経費削減を行いながら、利用者の減少傾向に歯止めがかからないなか路線の維持に努めてきたが、今後の路線維持は難しいという状況は当会議でも報告してきたところで

ある。昨年のダイヤ変更以降、向日市からも利用促進を呼びかけていたが、回復には至らず、今般路線廃止の結論に至ったものである。心苦しいが、運輸局に廃線の手続きをしていきたいところである。

議 長

それでは、ご意見を伺っていききたいと思います。

まず、初めに本日欠席の委員の方の意見を、事務局から報告をお願いしたい。

事務局

本日欠席の委員の方から書面で意見を預かっているので代読させていただきます。

「平成30年度から令和2年10月には廃止になるとご報告があったが、我々地域住民としては、従来の路線に加えてコミバスが運行することで地域の利便性が高まると期待していたため廃止が決定するのは非常に残念である。

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、利用者が減り、経営上厳しい状況が続いているのは十分理解できるが、利用している住民にとっては、77・78系統は長岡京市に向かう大変重要な路線なので維持していただくようお願いしたい。再度検討していただくよう強く要望する。」

以上である。

議 長

それでは、市民委員の皆様にお一人ずつ意見を伺っていききたいと思います。

委 員

コミバスができたことにより、昼間は便利でも、早朝や夕方は対応できていないため、周りから困るとの話を聞いている。

コミバスがもっと早い時間帯に動く、など何とか残してほしい思いや、全部廃止に関しても、考え直していただきたい思いがある。

委 員

欠席された委員の意見と同様、従来の路線バスとコミバスとで相乗効果を期待していたが、本当に残念である。

別の系統の話になるが、東山のバス停を通る60番台の便を大幅に減便されたと聞いたが、減便の理由をお聞きしたい。

委 員

色々厳しい状況は理解できるが、路線バスの廃止により、市民が外出する機会が失われると困る。もし廃止ならコミバスで代替できないか、存続するために行政から更に補助を出すことはできないのか。

経営が厳しいのは分かるが、市民が外出する機会を奪わないよう、何らかの対応策が必要である。

委 員

以前の会議で維持できないと存続は難しいと阪急バスから説明があっ

た。

78 系統について、コミバスと併せて運行し続けられないか。また、状況が変わった場合、再度走らせるようにできる状態だけは残しておいていただきたい。

委 員

阪急バスや、タクシー業界の現状の厳しさはよく理解している。以前からそのような報告があり、期限を決め廃止と考えておられたことも聞いていた。

しかし、特に今年は、3～6月の間、新型コロナウイルス感染症の影響で本来使いたい人が使用を控えたこともあるが、森本、鶏冠井、上植野は、かなりバスを使用している。新型コロナウイルス感染症が終息するまで、もう少し頑張ってもらいたい。

委 員

77・78 系統は、通勤バスとして、特に一文橋のバス停で非常に沢山の方が毎日利用されている。コミバスは長岡京市には行かないので残していただきたい。朝晩の運行や、時間帯を変えての運行を行ってはどうか。コミバスと阪急バスが一緒になって運行しなければ地域交通が成り立たない。廃止より、残していくことが重要である。

委 員

お気持ちは分かるが、採算が取れていない状況である。77・78 系統の一番あたりの利用者が 20 人をどうとらまえるのか。阪急東向日駅から国道 171 号を通り、JR 長岡京駅、阪急長岡天神駅までの同じ経路を通り阪急東向日駅に帰ってくる、この距離で 20 人、つまり、片道 10 人である。しかし、その 10 人がずっと乗っているかということではなく、駅中心に動いている。

JR 長岡京駅東口から外環状線上の菱川、堂ノ前を通り、長岡京方面へ行くこの系統については、77・78 系統廃止以降も従来通り運行するので朝夕の長岡京市へのバスが完全に無くなるわけではないことを理解してほしい。

外環状線上の池ノ尻、堂ノ前以外のバス停は、1 日平均 2 人の乗車人数で新型コロナウイルス感染症の影響で半減しているとしても 4 人である。

これは、バスで運搬する人数ではないと判断せざるを得ない。

1 年以上前から採算の取れない便は廃止ということを訴えてきており、向日市からも利用しないと廃止になると広報していただいている。

また、JR 向日町、阪急東向日、大原野へ行く 60 番台のバスも大変な赤字で、申し訳ないが、お客様の減少で数に見合った運行改革をさせていただいたということで、ご理解いただきたい。

委 員

市民体育館前のバス停について、駅に行くためにはコミバスしかない

ので残してほしい。

国道 171 号から市民体育館前を通っている路線は市から補助があるので、残してほしい。

事務局

市から一部補助はしているが、全額ではない。

委員

議論の中で、私は、このままだと継続は困難であると主張し続けていた。今更残してほしいというのは、乗車が少ない以上、難しい。需要がなくてもこの数十年は地域公共交通事業者として残してこられた。

この会議では、本来の目的を忘れ、コミバスを運行するだけの会議になっていたのではないかと。今一度、この地域の公共交通の在り方について議論しないといけない。

我々も決して採算ベースだけでやってきたわけではない。阪急バスもそうだと思うが、1 番の目的は、この地域の公共交通で、どのようにすれば皆さんに便利に乗っていただけるか、追求し続けてきた。

廃止の議論ではなく、廃止するからこそ、もう一度地域の公共交通の在り方を検討していくべきではないのかと考える。

本当に便利な路線バスが走ったとして皆さんは乗りますか。実際に自分達が車の運転をしなくなった時に乗りますか。乗らないのではないかと。その時にどうするかという外に出ない。今マイカーの使用をやめてバスに乗らないと地域の公共交通は支えられない。

バスは、3 分の 1 の乗客が減少するだけで存続できない。そんな状況で、タクシー業界は乗客が 8 割も減少した。

だからこそ、今一度地域の公共交通の在り方について議論すべきである。

委員

車がない高齢者が危機感を持ってコミバスを利用しているので、決して乗らないことはない。公共交通を考えると、コミバスは大事な乗り物である。

委員

地域公共交通会議の委員として責任を感じている。

コミバスの検討を開始した時から、路線バスへの影響が指摘はされていたが、もともと大勢の方が公共バスに乗車しているわけではなかった。

コミバスとの相乗効果とは、大勢の方が自家用車や自転車からバスに転換するからこそ生まれる。

実際には、コミバスも公共バスも利用には繋がっていない。そうになると、今回の新型コロナウイルス感染症で乗客数が減少すると運行自体かなり厳しい。

自家用車や自転車に乗らなくなってから公共交通を利用するでは遅い。市民が自家用車や自転車の利用を控え、バスを利用しないと公共交

通機関は維持できない。

ヨーロッパの公共交通の場合、税金が導入されて運行しているが、日本の公共交通の場合は、民間会社が運営されている。

今回の廃止を受けて、もう一度考えていくべきだと思っている。

向日市では新型コロナウイルス感染症の感染状況はさほどひどくないが、危機感から自家用車の利用が増えている。

今後は、市民の公共交通の利用をもっと増やしていただきたいと思う。

委 員 公共交通全体について考えることは賛成だが、外出できるようなまちづくりについても、議論していかないといけない。

議 長 仰るとおり、公共交通において、バスだけで全てを賄うのはとても難しい。

向日市全域の交通について、バスだけでなく、タクシーも含めて考えていかないといけない。

委 員 先日、長岡京市でバスに乗車したが、利用者がかなりいた。
やはり、乗りやすい、利用しやすいというのはとても大事である。
今日、この会議に来るとしたら、10 時 51 分のコミバスに乗車し、市役所へ来る。なぜ、この時間に来るかという時間ロスがあるからである。
乗り換えに 30 分待機し、降りて新たに乗ると 400 円の交通費がかかる。「ぐるっと」と名前がついているにもかかわらずおかしいのではないか。時間も交通費もかかるので、利用したくても考えてしまう。もっと乗りやすくすれば利用につながると思う。

委 員 現在、コミバスが 1 時間に 1 本走って市の負担金が 3,000 万。4 倍に増加させると、単純計算で 1 億 2 千万の負担金となる。これを税金で補うことは認められるのか。

これだけの負担をしながら、コミバスを走らせることは、不可能ではないかと思う。

代替案を考えると、かなり議論を深めないと難しい。

また、仮に 4 倍に増加させたとしても、乗客が 4 倍にはならないと思う。不便だと乗車しない、便利になったら乗車するでは公共交通は衰退していくということを認識していただきたい。

議 長 コミバスに対する利便性の向上には、様々な意見があると思うが、今後、コミバスの利用につながる方法が向日市から提案されるということ踏まえ、他の意見をいただきたい。

また、様々なご希望、ご意見があるとは思いますが、これまでの検討経緯、

コミバスを今後も維持していくことや、加えて、残された公共交通機関を残していきたいと考えたと、断腸の思いではあるが、6・77・78 系統はご提案のとおり廃止を認めざるをえないと思う。

委 員

これまでの会議で利用者が少ない状況が続けば廃止にならざるを得ないことは伺っていたため、向日市としても公共交通利用の啓発を行ってきた。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出を控えるよう啓発を行っていたのも事実である。

事業の存続も非常に厳しい状況は理解しているが、多くの市民から存続を求める声を聞いている。

向日市としても思いつく利用促進策を提案していくので、なんとか存続の方法を検討いただきたい。

委 員

廃止ということをお願いしたい。

議 長

これまでの会議の内容を踏まえ、継続については、阪急バスも受け入れがたいということで、申し訳ないが、廃止とさせていただく。

これを機会に、公共交通の在り方を考え直したり、まちづくりの観点から、考えていかないといけないと思う。

今後は、向日市から利用促進の提案があるので、コミバスを改善し続けていく方向で、考えていきたいと思う。

次に、議題4の利用促進策について、事務局から説明願いたい。

(4) 利用促進策について

事務局

それでは、議題4の「利用促進策」について説明したい。

まず、仮称プレミアム乗車券について、以前、この会議にて、乗車券や定期券については、利用状況を見て検討していただくとお伝えしていた。

お試し乗車券については今年春の予定としていたが、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、実施を見送っていた。

利用者の利便性を向上させるとともに、現金での運賃の支払いや両替などの接触を減らす観点から、南北共通で使っていただける乗車券10枚セットに、お試し乗車券が1枚付いた乗車券を販売したい。

料金は、大人用が1セット2,000円、子供用が1,000円、障害者手帳をお持ちの方はそれぞれ半額での販売となる。

販売場所は都タクシー向日町営業所と阪急バス向日出張所で取り扱っていただく。

精算方法や仕様は、詳細が決まり次第印刷、販売準備を進めたい。今年度中の実施を予定しており、開始時期が決まり次第お知らせする。

ICカードの利用についても、キャッシュレス推進の観点から、読み取り機が設置されている南ルートのみではあるが、導入を開始したい。プ

レミア乗車券の取り扱い開始と同時に導入する予定である。

利用促進策については以上だが、新型コロナウイルスの感染状況を見ながら、そのほかの利用促進策についても引き続き検討・実施していく。
事務局からの説明は以上である。

議 長

要望があった２点の利用促進策を説明した。
なにかあれば、ご意見を伺っていきたいと思う。

委 員

プレミアム乗車券の車内販売はあるのか。

事務局

車内販売は、運転手と乗客とのやり取りの発生や、運行の安全性の確保から難しいと判断し、今回は見送らせていただく。

委 員

市役所での販売はないのか。
また、プレミアム乗車券について、１セットを複数人で使用しても構わないのか。

事務局

コミバスの利用状況を考え、販売場所を決定した。今後、市役所での販売要望があれば、追加を検討したい。

また、南北別々の業者で販売しているため、精算方法も踏まえ、販売場所を考えていく。

複数人での使用について、現時点で問題は無いと考えているが、様々な想定を行い、制約を設けなければならないとなった場合はお知らせしたい。