

第19回一宮市地域公共交通会議

開催日時：平成28年5月18日（水） 9:50~11:50

開催場所：一宮市役所木曾川庁舎3階 第3研修室

（一宮市木曾川町内割田一の通り27番地）

出席者

※会長・・・◎副会長・・・○

◎吉田 有夫、○加藤 博和、青木 隆子、葛谷 昭吾、開現 幸夫、近藤 太康、加藤 絡、
鎌田 傳夫、堀田 里奈、大津 純、伊藤 晴夫、河村 富貴、近藤 博之、谷 秀昭、
河邊 正和、杉本 忠久、向原 宏、加藤 政治、石屋 義道、熊沢 裕司、岩田 勝

事務局

第19回一宮市地域交通会議を開催させていただきます。皆様方にはお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。また、平素より市行政の推進に当たりまして、格別のご理解ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。私本日の司会を担当させていただきます一宮市交通政策室室長の松岡と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日の会議には先にお送りしました次第に沿ってお願いするものでございますが、前回と同様に会議の時間が長時間とならないように、事務局からの資料の説明は簡単に行わせていただき、皆様方に十分なお協議をいただけるような会議の進行を会長様にお願いしておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは初めに資料のご確認をさせていただきますが、先にお送りさせていただきました、お目通しをお願いさせていただきました資料に多数の変更点がございました。本日の会議の前に差し替えということをお願いをさせていただきましたことをお詫び申し上げます。資料の変更点につきましては、会議の資料説明の際に、説明をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日お渡しさせていただいた資料ですが、本日の会議の配席図、委員名簿、本日の会議の議事次第、資料1から10、本日の資料とは別に一宮市公共交通マップ、「活発で良い議論ができる会議のために」という国土交通省中部運輸局さんからの資料がお手元に添えさせていただきます。

では、議題に移らせていただきます。この後の議事進行を会長さんをお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。

会長

おはようございます。本年度もよろしくお願いします。今日も議題が多いですが、できる限り急がずに進行して参りたいと思っております。また、今日は当初お願いしたように、時間が取れば、会議の後に木曾川コースのバスの試乗会を予定しておりますので、参加いただければと思っておりますので、そのためにスムーズに議事を進行したいと思しますので、ご協力の程よろしくお願い申し上げます。

議事に入る前に先ほど説明がありましたように、「活発で良い議論ができる会議のために」と頂いております冊子について、国土交通省中部運輸局杉本様ご説明いただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

杉本委員

おはようございます。中部運輸局愛知運輸支局の杉本でございます。よろしくお願いいたします。私どもで事前に配布させていただきました資料をお付けさせていただきました。様々な地域でこういった公共交通会議が行われているんですが、こういった議論がされているか、こういった議論が元に会議がされているのかを私どもの予算を使って、昨年度調査をさせていただきました。それぞれの会議の自治体さんの方にも調査をさせていただきました、こういった冊子にさせていただきました。

1ページ目、2ページ目を見ていただきますと、こういった会議の場でこういったことを言えばいいのか、こういった会議の場での専門用語が多くございますので、なかなか意見を言うにもこういった意見を言えばいいのか、そういった不安の中でご参加されている方もあろうかと思えます。そういったことできかけと言いますか、スムーズに議論ができるような会議体はどういうものかということで、参加者の方の役割を示させていただきながら、こういった形で参加すれば事務局さんの方がこういったときにすればよりいい議論ができるんじゃないかということで示させていただきました。ぜひこういった資料をお目通しいただきながら会議体がしっかり議論をして、最後は議論したからには皆さんでそれを実行していこうということで、意思統一ができればと考えております。よろしくお願いいたします。

会長

どうもありがとうございました。この冊子を有効利用していただければと思います。

初めに報告事項について2つございます。1つめが地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について、事務局よろしく申し上げます。

事務局

<資料説明>

会長

資料1の裏側を見ていただければ分かるかと思いますが、地域内フィーダー系統の事後評価ということで、二次評価のところで国土交通省の方から評価しますという文面をいただいております。また下の地域推進事業の事業評価についても評価しますという言葉がそれぞれ出てきております。こうしたニコニコふれあいバス等のおでかけ手形等が評価されているものと、こちらは更なる検討を願いますとか、期待しますということもあります。それに沿えるようこちら側としても頑張っていきたいというふうに思いますが。何かこれについてご意見等ございますか。

これにつきましては、国の方の評価でございますので、進めさせていただきます。ありがとうございました。

では、2番目の報告事項の市内バス路線の利用実績について事務局の方よろしく申し上げます。

事務局

<資料説明>

会長

ありがとうございました。続きまして名鉄バスの近藤委員様、この路線バスについてご意見よろしく申し上げます。

近藤委員

資料4で27年度ということで弊社の路線の利用状況ですが、27年度はうるう年で1日多い、これが0.2~0.3%の増加要因になっている。天候の面から見ますとご記憶

のある方もあるかと思いますが、26年度に比べて2割くらい午前の雨の日が多かったということで、雨がふれば若干皆さん歩きがバスに変わるということで、少しそれもあったのかということです。全般的に弊社年間で全線で3,300万人くらい。バスというところでいきますとそれくらいが理想であるんですが。大体愛知県内の中で見ますと東の方が全般的に輸送が活発であったというような状況でありまして、西につきましては若干減少傾向ではありますが、この一宮市に関しましては少し良かったのかなというようなところがあります。なにせ利用というのはバスの周知をしていかないとなかなか利用に繋がらない部分もありますので、今後ご協力をお願いいたします。

会長

ありがとうございました。今、資料2・3・4と見ていただいたと思います。全体的な数字については4を見ていただければと思いますが、全体では101.44%という状況です。微増という形かと思いますが、先ほどのニコニコふれあいバスの今年度の4月については、確かに減少的な数字が出てきておりますが、今理由を言われましたが、これはもうちょっと今後の傾向、これまでは微増という状況が続いていましたので、そうした中でこれからの状況を踏まえた上でこれについては傾向を探っていきたいというふうに考えているところです。これについて委員の皆様ご意見ございましたらよろしく申し上げます。

委員

一宮市内バス路線利用実績で、尾西北コースの減少と尾西南コースの大幅な増加は従来の尾西北コースの利用者が流れたと考えられるということですが、尾西北コースの利用者が尾西南コースのどの部分に流れて、スーパーを回るというふうに変更になったと思うんですが、どの辺りのお客様が南コースに流れて南コースが増加になったのかをお伺いしたいんですが。

事務局

今のご質問ですが、まず施設的なことから言いますと、尾西記念病院さんとゆうゆうのやかたが大きな施設になります。尾西の北コースと南コースを合わせた形で、尾西と奥町の地域でどういうバスがあったらいいかというご協議をいただきました。その中で南コースは萩原駅から尾西庁舎まで結ぶ役割を果たす。北コースは尾西庁舎からエコハウス、一宮西病院の方へも行くんですが、南と北できちんと分けた方がいいんじゃないのかという

ことがありました。それまでは尾西庁舎と記念病院、ゆうゆうのやかたにつきまして両方のコースがだぶって走っていた。それはあんまり地域にとって効率が良くないということで、地域全体のプラスになればということで、そこをきちんと南と北で分けられましたので、その分が南コースに移られたというふうに考えております。

会長

ありがとうございました。それ以外で委員の方ご質問ございませんでしょうか。

ではこれにつきましては議事を終了しまして、報告事項は終わります。

続きまして協議事項に入ります。協議事項 1、地域協働推進事業計画の変更についてです。変更点について事務局から説明をよろしくお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

ありがとうございました。基本的には地域協働推進事業計画で、特に今年度計画しているものが赤の数字と文章ですが、今年度についてはそのコ・サ・シというところでこうしたものを重点に置いていきたいということです。コについては協議事項 5 でご審議いただくコミュニティタクシーの件ですし、サについては丹陽町連区でワークショップが、これも近い将来公共交通の丹陽地区のものとするステップの第一歩が歩み出されたということです。シについては 3 枚の券を未使用の乗車券 1 枚と引き換えるということで更に利用促進を図っていくということです。赤を中心に変更されてこの元に計画を推進していくということですが、それについて各委員の皆様方ご意見ございましたらご発言いただけたらと思います。

副会長

実施期間が 29 年 3 月 31 日まで今年度までですが、これは網形成計画の下位計画ですね。網形成計画はたしか 30 年まで。今回色々増やしているの、ここを 29 年じゃなくて 30 年にするお考えはないですか。要するに一宮市の網計画にする前の計画の時の企画。ちなみに本来 25 年、26 年度というのは国から補助がもらえるということで作った計画で、3 年度目以降はもらえないけどやっってくださいということなんで、大半の自治体では

書いてはあるけど、どうせ作ってももらえないのであんまり顧みられないという、一宮はお金がもらえなくなっても真面目にやっているということなのですが、網計画の期間が変わったのでこれを変えることはあるんですか。

事務局

ご指摘ありがとうございます。加藤先生のおっしゃる通りで、網計画は平成30年3月31日までですので、先ほど冒頭説明させていただいたんですが、網計画の利用促進策につきましてはこの計画に沿っているので平成30年3月31日まで引き続き計画を延長させていただきたいと思います。ですので、資料5の方も30年3月31日までやっていきたいと思います。

副会長

同じページにニコニコふれあいバスだとか、i-バスとかの利用者の増加が書いてあるんですが、これは網計画と連動しているんですね。大事なのはワークショップとか色々地域でまさに協働なんで、やる時にこういうふうに一応目標を作ってますと。だけど現状は資料2から4のように増えているところも、あまり増えていないところもあるけどこういう状況ですと。どうしたら増やしていけますかというところでやり始めるといいのかなと。結構こうやってお金をもらうために計画作ると、実際地域で何をやっていったらいいのかというのが、必ずしもうまく結びつかないことが多いんですね。俺たちこんなの聞いてない、勝手にこんなの作るな、こんな計画立てるなということが出てくると思うんですが、これは地域で話し合ってもらって、もっと高い計画でいこうよとか、ちょっと今の調子だとなかなか難しいからもうちょっと手堅くやろう、そういうことも含めて議論してもらえるといいかなと思います。何かそういう仕組みとか考えておられるんですか。

事務局

現在地域の方でワークショップをやらせていただいているのは、活発ではないかもしれませんが尾西地域・木曾川地域、萩原町の方では会議の方が一定ですので、地域の皆さんに利用していただいて喜んでいただけるバスはどうしたらやっていけるか、もちろん計画の数字もあるんですが、それは目標数値ですのでいかに近づけるように乗っていただけるか、そういった利用啓発を皆で検討して、新しいことをやれるようでしたらやっていきたいと考えております。

会長

今の加藤先生のご提案等で2ページ目の5の地域協働推進事業を実施する期間ということが、29年ではなくて30年3月31日というふうになるということで、新たに訂正した上で今年度の事業を進めていただければと思います。まずは訂正をいただければと思います。それ以外でご質問ございませんでしょうか。

副会長

一宮モーニングの話がありますけど、前から思っていたんですがこれを使って本当にどれくらいはしごできるかと。はしごするかしないかわからないですが、どこかいいところへ行って食べて帰るということですが、大体i-バスが1時間に1本で、降りて歩いて行って何十分か食べて戻って来ると1時間だから次のバスが来ると。あるいは往復だったら違うパターンですが、そういうことも考えて実際どれくらい回れるかというのを、色々シュミレーションしなければいけないと思うし、そうやって考えると皆さんに色々案を出してもらおうというのもあるかと思っていて、そういうことをこのモーニングについて、促進と書いてあるんですが、中身は何なのかなと。とにかくこれやっているんで、1日乗車券を買って乗ってねというだけだと、実際なかなか難しかったりすると思うんですよ。しかも午前中11時くらいで終わっちゃうでしょ、そうすると一体どうするかというのをもうちょっと突っ込まないといけないと思うんですが。

事務局

実際私も木曾川庁舎の西側に店があるので、そこに1軒目i-バス一宮コースに乗って食べるのは30~40分、帰りに次はどこに行くかと考えてみましても2軒が限界なんです。2軒行くのに600円で、i-バスに普通に乘ったら600円になってしまいますよね。お得感ないじゃないかということが、言われてしまうものですから、これはやっぱり私どもも考えてモデルコースのようなものを作るとか、そういったことをやらないといけないと今のご指摘でも考えております。

事務局

追加の説明なんですが、実はモーニング協議会さんとおでかけバス手形で何度か話し合いをさせていただいております。確かにはしごするというのはあるんですが、2軒も3軒

もは腹が一杯になり厳しいかなと。モーニング協議会さんとおでかけバス手形の使い方で一番いいのは、おでかけバス手形を使ってもらえると途中下車しても追加料金がかからない。ですから地図でちょっと降りて喫茶店のモーニングを食べて、その後目的地に行ってもらえるとか、そういうような使い方でバス手形を使っただけといいかなというそういう考えです。あとは名鉄バスさんの方からもスタンプラリーの景品におでかけバス手形をご提供いただいて、モーニング協議会さんの方から景品として配っていただいていますので、そういったことで一緒になってやらせていただいているというのが現状です。

副会長

ただ、手形だと平日は使えないので10時からだから、土休日だけです。平日だったら1日乗車券でi-バスと生活交通しか使えない。1日使える土休日だったら今の話でいいと思いますが、平日だったらどうするかとそういうことも考えないといけないのかなと。いずれにしても単にマップとか配って、とにかくこんなのやっているんですというだけでは、なかなか使えないものだと思うので、こういう使い方があるよというのを含めてやっていかないと利用促進にならないと思いますし、逆にきちんとやれば結構話題になるネタじゃないかと思います。みなさんに協力していただいてやっていただいたらいいと思います。

会長

もしそうであれば、その辺のところの文章を別表エのところの2年目3年目くらいのところにうまく文章的な部分を取り込んだ形で入れられたらという気はするんですが。基本的には日時だけを変更していただいて、全体的な流れとしては計画ですので、承認いただいたということでこの議事については終了しておきます。

続きまして2番目の議題、平成27年度一宮市地域公共交通会議の決算について事務局説明をよろしくをお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

ただいま事務局から説明がございましたが、これにつきましては監査委員からも監査を受けております。それでは武田監査委員からよろしくをお願いします。

武田委員

企画部次長の武田と申します。監査委員といたしまして、ご報告させていただきます。

平成27年度決算内容につきましては、去る5月12日に通帳・領収書等関係書類を照合いたしまして監査を行いました。適正に執行されておりまして事実と相違ないと認めましたので、ここにご報告をさせていただきます。

会長

それでは委員の皆様この決算につきまして、ご意見等ございませんでしょうか。それではご意見はないようですので、27年度決算はご了承いただいたということで決算については終了させていただきます。

続いて3番目の議題、平成28年度一宮市地域公共交通会議予算(案)について事務局説明をお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

歳入歳出28万1,000円という予算の計画が出ておりますが、これにつきましては、ご了承いただけますでしょうか。ご了承いただいたものということでこの議題については終了させていただきます。

続きまして資料8です。4番目の議題生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統関係）(案)ですが、まずこれに入る前に一宮市では国のバスの運行経費にかかる補助金はi-バス一宮コース、尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コース、ニコニコふれあいバス、名鉄バスイオン・木曾川線で交付を受けております。この計画は補助金の交付を受けるために必要となるものですが、今挙げた中でi-バス一宮コース、尾西南コース、木曾川・北方コース、名鉄バスイオン・木曾川線については愛知県で計画策定しております。国の方で計画策定されているものが、i-バス尾西北コース、ニコニコふれあいバスの2つです。この2つにつきましては地域の特性とか、住民のニーズ等を勘案しつつ策定し、これを国に出して国からの補助を受けるという形で進めるものです。まずそれについて資料8、事務局説明をお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

これは先ほどの資料8を見ていただいた生活交通確保維持改善計画認定申請書を国土交通大臣に提出するものです。したがってこの申請に当たっては先ほどの2つ、尾西北コース、ニコニコふれあいバスが対象となっている。それに基づいて目的・必要性が1で、事業の目標で数値が入っております。同時に事業の効果は2に書かれております。3以降については表の通りですので、表は昨年のを基にして事務局でこの後作っていくということです。これについて皆さん方のご意見ございましたらお願いします。

委員

愛知県交通対策課です。先ほど会長さんからご案内がございましたようにi-バス一宮コース、尾西南コース、木曾川・北方コース、一宮イオン・木曾川線につきましては、地域間幹線系統として県の方で計画を立てていてそれを出すことになっています。これにつきましては、名鉄バスさんや一宮市さんから資料をいただいております、6月の愛知県のバス対策協議会で審議をするということで準備を進めているところです。

会長

その件につきましては、また愛知県様よろしくお願ひしたいと思います。これを基としたものを国土交通省に提出いたしますので、ご了承いただいたということで議事を終了いたします。それでは、この後の議題に時間を少しでもかけられればと思っております。

続きまして、5番目の議題コミュニティタクシー（i-タクシー）試行運行事業(案)についてですが、これと次の議題6のi-バス一宮コース、木曾川・北方コースの変更(案)につきましては道路運送法に基づく協議となりますので、協議の後それぞれ皆さん方の合意が必要となりますので、よろしくお願ひします。

それでは5番目の議題コミュニティタクシーについて事務局から説明をお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

ありがとうございます。資料9の1枚目をもとに説明があったと思いますが、この問題は従来は公共交通でi-バスやニコニコふれあいバスとか名鉄バスさんを含めて、例えばi-バスであれば私の居住区にはバス停がないので増やしてくださいとか、コースをもうちょっと延長してもらえませんかとか、色んなニーズが事務局の方には来ておったことは事実です。もし、路線を長くすれば今の1時間が1時間半とかになります。更にそうした場合は結節点、いわゆる結ぶところについても、それぞれ尾西南と北で今は合うような形を取りましたけれど、時間帯が違えば次すぐに乗り継ぎできないこともございます。新たなバス停を設けるということはなかなかできなかったということです。

それと同時に今回タクシーという利便性はドア・ツー・ドアが一番あるかと思えます。家庭から目的地までということですが、公共交通のバス停や電車の駅とかそういうものをうまく利用しながら、なおかつ交通弱者のため、先ほどの大きな図を見ていただければ分かりますが、残念ながら先ほどのコースを色々考えてみると、交通不便地域・空白地域が必ず出て参ります。その中でもドア・ツー・ドアではなくて、公共交通そのものの目的、市民のニーズに少しでも応えるという意味合いで、今回この白い地区の中で丸がある地区を選んで、そこにある地区の公民館までは申し訳ないが歩いて来ていただくということになります。そこから最寄りのバス停、最寄りの駅までタクシーで運行させていただいて、少しでも地域住民・空白区域の住民の方々に利便性、不便な所を少しでも向上させるという目的のもとに作られて今回こういう計画が出来上がったという意味でご理解を頂ければと思います。

当然この計画についても先ほど事務局からありましたように、警察及び道路管理者委員さんからもご意見いただいてご了承いただいております。まず、議事に入る前に警察委員の加藤委員様その辺の経緯をよろしく申し上げます。

加藤委員

今度の異動で一宮署交通課に参りました加藤でございます。よろしく申し上げます。

今の時代、交通事故の犠牲者になる方は高齢者が多くて、免許証は本来返したいけど足が無い、バス停まで出られない、駅まで出られないという方が見えます。それは更なる高齢社会の進展になれば更に要望は強くなってくると思えます。こういう形の短い距離をバス停まで運ぶ足、自転車で行くのも大変な時代になります、高齢になればなるほど。うまく成功して運用が良くなって地域が広がる、または、コースが広がるようになれば非常に

安心安全な地域になっていくと思っております。一番大事なのは高齢者の方が利用できる周知、理解をしていただくことが大事だと。便利というのは誰が見ても分かりますし、料金的に問題ない話でありますので、皆さんに理解して高齢の方に理解していただく広報だとかそういう方法だと思います。先ほど事務局から説明がありました通り、私のほうとしては運行やバス停の場所については事前に協議を終えて更に広く進められるようないい試行実施になってくれればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございました。市道を管理していただいております市建設部道水路管理課岩田委員様よろしくお願いいたします。

岩田委員

事前に事務局の方から経路のお話いただきましたので、この空白地帯の解消に向けてどなたか委員さんが言ってみえたことをフォローする形でタクシー会社さんと研究して、非常に好ましい形で提案されたというふうに思います。場所についても道路占用は1か所だけで、それ以外は公民館と地域集落の一番皆さんがよくご存じの場所にタクシー停を作られるということで、よく考えてみえると思います。若干事前に道路幅員であるとか、一方通行路の話差を差し上げて、修正されたみたいで結構だと思うんですが、若干まだ、例えば朝の通勤ラッシュ等に幹線道路で交通量が非常に多い所、そこを信号で右折するような経路にもなっているんですが、さっき事務局から言われたように実際はタクシー会社さん、運転手さん等が事前にチェックして一番いいルートを選ばれるということで、その辺はこの試行の中でうまくやっていけるんじゃないかと思っております。以上です。

会長

ありがとうございました。申し訳ありません、県と市が逆になりましたが、県道を管理されております愛知県一宮建設事務所維持管理課の向原様よろしくお願いいたします。

向原委員

県道の道路管理者としてお話させていただきますが、基本的に道路上に標識等の占用物を置かなければ問題はないと考えておりますので、実施していただければと思います。

道路管理者としてではなくて、一利用者として1つだけ疑問に思うことがございまして、

事前に予約がないと運行しないということですので、事前予約が必要ということで、出掛ける方についてはある程度予定がつかめますので、何時何分のバスに乗りたいと予約はできると思うんですが、例えばお医者さんとかへ行ったときに何時間かかるかわかりませんので、帰りの予約というのはどのようにするのかと思ひましてお考えをお聞かせいただければと思います。

事務局

帰りの予約につきましても、今のところ同様に1時間前までに予約をいただくというところでございます。

向原委員

ということは、出掛けている先から携帯電話か何かで1時間後くらいに帰るからと、ある程度予測で電話をするということですね。

事務局

見込める場合があれば、事前に1時間前にはご連絡という形をとっていただければと思っております。

向原委員

それでうまくいけばいいなと思います。

会長

ありがとうございました。今回この場にはコミュニティタクシーの試行運行事業につきまして、愛知県タクシー協会の河村委員様にもご出席をいただいております。河村委員様よろしく申し上げます。

河村委員

愛知県タクシー協会の河村でございます。実はタクシーの特性であるドア・ツー・ドア、このサービスでいろんな制約なしでフリーでなおかつ非常に安い運賃で活用されるということであると、やはり一時的または朝の一定の時間帯に利用が非常に集中しまして、タクシー車両をそちらの方に集中せざるを得ない。そうなってくると現在一宮市内で行ってい

るサービス、いわゆる配車とか駅の待機、こちらの方の車両を投入せざるを得ないということになると、現在のサービス水準が維持できないということもあるので、そういったものでちょっと問題があるかと思ってましたけれども、今回この事業概要を拝見しますと時間も決められて、しかも停留所とバス停の往復ということです。タクシー車両を使った一般乗り合いということですので、そういった問題はないということで私も特に異論はない。異論はないというより、むしろ公共交通の空白地帯の解消、もしくは公共交通網の形成という観点から積極的に協力させていただきたいと思っております。

また実施後もいろんな問題が出てくると思いますが、先ほどの帰りの時間の問題とかそういった問題につきましても、現行このベースを維持するという条件であるならば、喜んで積極的に修正改善につきましても協力をさせていただきたいと思っております。

会長

ありがとうございました。今それぞれ愛知県の方、協会の方からもいかにこの空白地域に住んでみえる方々に対して、特に高齢者が多いと思いますが、その方々に周知を徹底するか知っていただくかと、知っていただいてまたご利用していただかないといけない。また同時にお年寄りの場合においては携帯電話などをお持ちでない方もみえます。家からは電話ができたとしても、向こうへ着いてから帰りがなかなか電話できないとかいうこともあります。例えば病院等にはi-タクシーの番号や名鉄タクシーと同じ番号なのかわかりませんが、そういうようなことも今後考えていって利用促進ということも必要じゃないかと。僕自身もこうした計画が出来上がって、あくまでも7月から来年の3月までは試行期間です。試行した結果うまくいって、やっぱり継続していこうということにいかないことには意義がないだろうと思えます。周知徹底といいますか、利用者を少しでも増やすためには、行政側にしてもどういう手があるかということ、いろんな場を通じて皆さんに広報活動をやっていただければというふうに思います。そんなようなことを僕自身が感じたものですから、付け加えさせていただきました。

それではこの議事について、試行運行についてのご意見ございましたら積極的にご発言いただければと思います。

委員

利用するタクシーの外装はi-タクシーを広報するような表示というか、変わった車両を使うんですか。

河村委員

基本的に一般の車両です。それで何か表示されるということです。

事務局

使用させていただく車両につきましてはタクシー事業者様の保有する車両をそのまま使用いたします。停留所でお客さんを待つ間、通常のタクシーと区別をするためにサンバイザーにi-タクシーといった表示をさせていただいて、区別をするという方向で考えております。

委員

せっかくの試行期間ですので、目立つ「あれ何だろうね」と興味を持たせるような表示のものをやっていったら、警察でもマグネットで貼る物があるんですが、ああいう形でも結構ですので、i-タクシーをもう少し地域の人に知ってもらうようなものをやっていただけたらいいのかと思います。

委員

朝宮という所があります。二子というのは鉄道の駅ですか。

事務局

原則が最寄りのバス停ということで調整させていただいたんですが、ご指摘のように朝宮につきましては、鉄道駅である名鉄尾西線二子駅に接続させていただきます。なぜかと言いますと、最寄りのバス停が地域の生活動線と全く逆方向になるといった理由と、他の路線もそうなんですが、一度の乗り継ぎで駅まで行けるようにということをルールに決めさせていただいて選定した結果、ここにつきましては鉄道駅に接続するというにさせていただきました。

会長

これは全部バスであればいいのかというと、一番近くのバス停でない場合は駅をとということで、やらさせていただいたという状況です。

委員

先ほど伺ったときに、お客さんが来るまで待っているとおっしゃられたことが気になったんですが、行きも帰りも時刻は決まっているんですね。お客さんが来なかったときには空のまま時間になったら走るのか、来るまでずっと待っているのかというところが気になりました。もし長時間待っているようであれば、それが路上なのかどうかということも気になりました。

事務局

今、ご指摘のところにつきましては、事業者さんの方と調整中ではありますが、原則バスが到着する時間の前までに現場付近の安全な所、交通の支障にならない所で待機していただいて、バスの到着時刻に向かうと。そこでお客さんがみえればそのまま乗せてタクシーの停留所まで連れて行くという形になるんですが、万が一バスが遅延してお客さんがみえない場合は、そこが安全に待てるような場所であれば、若干待っていただいてということが可能なんですが、そこで、どうしても待つことができないということであれば、一旦その場を離れて、再度調整をした上で配車をするというようなことで現在調整を取っております。はっきりと決定ではないですが、そんな方向で考えております。

委員

交通に支障がないようにご尽力いただければと思います。

会長

それについては、資料9に個々のタクシー停の地図・写真等が載っているかと思います。そうした所でタクシーを余裕があれば停めていただく、時には公道に出るということは少ないと思うんですが、そういう所を利用させて待つていただく、あるいはそこまで届けていただくという形かと思えます。予定された方が10分待ったけど来なかったという場合が出てくると思えます。バス停へ行ったらバスが行ってしまったということも出てくるだろうということも予測されます。今後そういうことを、運行をしていかないとそういう問題も顕在化してこないのではないかと思いますので、逆に顕在化するだろうという予測に対しては今から予測を立てて対処していくことも大事かと思っています。タクシーが停まる所も今回33か所、ある程度市の方で一番安全な所を配慮されて選ばれたんじゃないかと思っていますので、ご理解いただければと思います。

委員

復路と往路で5分の設定の差というのは、おそらく復路の方が実質的な時間で、往路の方で5分くらいプラスしてあるのは余裕を見た時間だと思います。5分というのは時間帯で渋滞であるとか、車椅子の方の乗り降りを含めてプラスされていると思うんですが、実際5分という中でそれが全部吸収できるかどうか、これからおそらくタクシー会社さんと試行の中で検討されていくと思うんですが、それも含めてよろしくをお願いします。

会長

今回5分と言ったのは、5分と決まった訳ではないものですから、待ち時間をどの辺まで待つべきなのか、例えば見えなかった場合でもまだ決めてないんじゃないかと思っております。このバスに乗って来ているはずなのに、バス停でタクシーが待っていたら、ひょっとしたら降りて見えなかったとか、そういうこともひょっとしてあるのかということが今後考えられるのかと。待ち時間などについては今後行政とタクシー会社側と相談も必要になってくるのではないかと。ずっと待つ訳にはいかないの、ある程度の時間を決めないといけないと思いますが、そういうことでご理解いただければと思います。

副会長

資料9に停留所の時刻表とかが出ているんですが、例えば葉栗の停留所を見ていただくと1便は7時57分で参考杉山停留所とあって、参考というのは杉山停留所のバスの時刻ということですね。その下の1便の杉山停留所8時56分、これは運行の時刻だと。つまり何が言いたいかというと、田所の停留所から杉山へ行ってバスに乗り継ぎたい人は、この杉山の8時7分のバスに乗れる便が7時57分に出るということで、8時7分に着くという意味じゃない。逆に杉山の8時56分というのは、8時56分よりちょっと前にバスが着くのかな。5分前なら8時51分に着くというのを書いた方がいいと思います。これも参考になるだろうと思います。8時51分に着いたものを受けて行くと。基本的にはバスの時刻に紐付けされていると考えればいいですね。それを分かっていると、つまりバスの方は待ってくれないので、タクシーが来るためにバスが待つというのはできないので、バスに乗りに行くためには往路というのは、ちょっと余裕を持って設定してある。タクシーから降りてちょっと待つとバスが来てくれる。逆にバスからタクシーに乗り換える場合は、バスが着いた頃にタクシーが来てくれていて、降りた人に乗ってくださいと言っ

て乗って行く、そういうことですね。復路の方は8時56分はバスが着く時刻にしていけばいい、変に5分とかにするとなぜ5分待たなければいけないのか。タクシーも当然前に来ているので、タクシーもどこで待つかという話になる。だから到着時刻でいいじゃないかというのが私の1つの考えです。

それから、確認ですが区域運行という許可ですね。区域運行という許可は便利な許可でして、一宮市内どこでも走っていいという、乗っても降りてもいいという許可なんです。但し、実際はそんなことしたら大変なことになるので、この地域公共交通会議の中で、ここで乗ってここで降りることしかできませんというふうに自主的に決めている、それがこの資料9の協議です。一応それぞれ駅以外は全部片方がバスの停留所で発着するということなので、一体バスの停留所はどこで乗り降りするかということが、気になるのですが。一番いいのは、少なくともバスに乗り換えるときには、バス停で降りられるのがいいです。バス停も両方ありますので、実はどっち行きも接続かというのものもあるかもしれない。だからお客さんには標準は一宮駅へ向かう方の時刻になっていると思うのですが、私は実は逆に反対側へ行きたいので逆に着けてくれと言ったら逆に着けてくれるのかというのは考えなきゃいけない。

そもそも停留所というのは、停留所前後10mは駐停車禁止です。ですが、区域運行で乗合なので普通のバスと同じで、タクシーに見えるんですがサンバイザーを下げた瞬間バスに変わるというとても不思議な魔法のサンバイザーです。見た目はタクシーだけど、下げなきゃタクシー、下げた瞬間バスというという許可なんです。その場合停留所で停まるのが問題で、私は問題ないと考えていますが。それでいいのかどうか確認をしておきたいということです。

事務局

バスの停留所につきましてはタクシーが止められる所を基本に選定しておりますので、その辺の支障はないかと考えております。

副会長

そういう意味ではなくて、路線バスの停留所は前後10mは駐停車禁止です、バス以外は基本的に。それに対して、これはここで乗り継ぎできるようにタクシーをバスの許可を使って走らせる。私の中ではタクシーに見えるけどバスなので、だから名鉄バスの停留所で乗り降りすることも問題ないと思っていますけど、それで大丈夫ですか。警察さんに聞

いた方がいいですね。

委員

運行に関するものなので、バスという定義と調べさせていただかないと、この場ではお答えできません。

副会長

基本は車はタクシーの車ですが、許可はバスの許可になっていて、道交法上でもタクシーに見えるんですがバスという。バスですが、路線バスじゃない。これがどうなるかというのを確認しておきたい。反対側の公民館とかは問題ないです。これはバスの停留所じゃないから。ただ、このi-タクシーの性質として、バスに乗り換えをさせるがためのものなので当然バスの停留所に停めてほしいですよ。止めさせていただきたい訳ですけど、ここはどうなんでしょうか。ぜひ止めさせていただきたいという願いでもあるんですが。

委員

さっきお話した通り、外観も問題になってくると思うんですが、試行運行の段階で明らかにi-タクシーという表示の塗装にしろというのは難しいと思うんですけど、一般の方がバイザーだけで後ろから来る何々会社のタクシーがバス停で降ろすという話になってくると思うんですね。乗っている方と運転手している方は理解できる。そうなった場合の事を考えると法律上OKならOKで、1回1回説明することになるんです。それはちょっと問題もあるんじゃないかという気もするんですが。

副会長

実際運行すると全国的によくあるんですが、そもそもタクシーだったらバス停で乗り降りさせていたら、僕がバスに乗っていてもこんな駐停車禁止のところで何をやっているんだと怒るんですが、ところが先にご意見があったように、だったら試行期間だからもっとi-タクシーを外でマグネット貼って宣伝したらどうかということになると、実は数分の運行なので一々運転手さんが降りてそれを貼って、またお客さんが降りたら取るということをするのは、これもまたそのために止めなければならないとなると大変だと。だから、バイザーという考え方ですね。逆にそれを貼ってしまってタクシーの運行をすると、これはまたタクシーのお客さんからするとこれタクシーなのバスなのどっちなのということにな

るので、それもなかなか難しい。ただ、実際の話をするとう江南とか稲沢でやっているやり方と同じやり方なんです。多分大丈夫だと思うんですけど、一宮では初めてなんで。そういう細かいけれどもトラブルになる可能性のあることはきちんとやっていただけるといいと思います。

委員

先ほど言いました法律の方の確認はさせていただきますけど、当然電話が掛かれればそのタクシーが本当にi-タクシーなのかどうかというのは確認できない話で、それは事業者さんの方へ電話が入る可能性は十分あると思います。

会長

もう1つは帰りにバス停に迎えに行った、今度タクシーはi-タクシー停留所まで戻るはずなんですけど、途中で我が家があるのでここで降ろして頂戴というようなことが意外と多くなるんじゃないかと思うんですけど、それもやっぱり、それに応えていたら多分このものに則らないということになるんだろうなということで、お客さんの利便性を考えたら途中にある家の前が必然と思うんですけど、やはりタクシーの停留所までというのが基本だろうなと、案外可哀相な気がしないでもないんですけど徹底を周知していくことも大事じゃないかと、思い付いたことですが付け加えさせていただきます。僕なんか絶対そうやって利用するだろうと思ったものですから。

副会長

全国的にはそういうのもあって、この停留所からこの町内まで、この町内だったらどこでも行けると同じようなことをやっている所もあります。今回区域運行の許可でやろうとしていますけど、それだと法律上は可能なんです。ですがこの会議において先ほどタクシー協会さんもおっしゃたように、それをやるとしたらすでに一宮はタクシーが沢山ある訳で、ドア・ツー・ドアのサービスとしてビジネスとしてやっておられるところがある中で、市が補助金入れてそういうサービスを提案してやるということがいいのかどうかというバランスの中で、これは路線バスが行けないけど路線バス的なサービスがあるべきところに、ちょっと乗り継いで行けるようにするというサービスだから、安く100円でやるんだけど、その代わり停留所をきちんと決めて自主的にこの会議でルートを決めてやりましょうということだと理解しているので。

ただ、これから走ってくると家とかというのはあれですが、コンビニだとか医院だとか、そういう所だって乗り降りしやすいというのを地域で話し合っていて、そこが交通安全上問題ない所であれば、増やしていくとかというのは積極的にやっていければいいと思っていて、現状はとりあえず公共施設の手堅い所に置かれたということですね。あるいはもっと踏み込んで言えば、停留所からその地域のどこへでも行けると言ったら、多分タクシー会社さんはちょっと待ってくれと現状はそういう考えです。将来的にはこうやってやったときに、あまり利用がないのでということになってきたら、そういった運行も視野に入ってくるのかもしれないですね。

会長

それ以外でご意見ございませんでしょうか。やはり先ほど言ったように、とにかく試行期間です。でも交通弱者とか交通不便者、そういう方に対して本当に手を差し伸べることは大事じゃないかと、ただし公共交通という視点の中で考えられる最大限のことをやっていく必要があるだろうし、これからいろんな問題点や周知の徹底だとかいうことでやって行くことは多々あると思うんですが、これをやることに際して議題5については、ご了承いただいくということによろしいでしょうか。

委員

バスの方の立場で言わせていただきますと、基本的にはタクシーが着いて、バスに乗って中心の方へ行っていただく。帰りはバスが着いて、またタクシーに乗って家の方へ行っていただくという流動がメインだと思うんですけど、先ほど先生の方からご指摘がありましたけど、到着の方はバスと同時くらいでいいんじゃないかということなんですけど、バスの設定時間自体がなかなか幅を吸収するというようになっていなくて、下りの方は早く着くように設定されている場合が多くて、申し訳ないんですが若干遅れ気味のダイヤかなるところです。そうなると、私もこれが議題に出るといふときから運用だけきちんとしていないと承認ができないかもしれないということは言っていたんですが。

基本的に先ほど加藤先生の方から言われたみたいに、タクシーがどこで待っているのというのが怖くて、結局かなり狭い道にあると思うんですけど、バスが遅れて来てタクシーが待ってるという状態だと、非常にバスの運行にも支障が出てしまうので、その接続の取り方と、タクシーが待つ場所はどういうところで、いつから待っているのかということだけはきちっと運用は押さえてねというところが要望としてあります。全般的にまだ他に

も、バスが遅れて来たらタクシーが時間通り行ってしまっていたと、そういうようなことがあるのかなと、そういうことも含めて事業者間での運用というのは細かく詰めていただけたらというのが要望です。

会長

確かに色々な問題があります。その辺また運用に際してはぜひ詰めていただける場を持っていただければと思います。

副会長

多分遅れてくることもありますし、バスの運行そのものはスマホとかでもバスロケーションシステムがありますから、タクシーさんが待っていて時間差が5分とか10分経っても来ないことは一宮の場合十分ありますので、そのときは停留所に何分に着くか見てもらえば、自分が受けるお客さんは、本来着く時刻だけどまだ10個くらい前の停留所にいるとかが分かるので、そういうことを見ていただく。下手すると丸々1本遅れていることもあり得るんで、そのバスが来たから行っちゃったといたら、いやそうじゃなくて、私はそのバスからそれに乗り換えられると見たからこれで乗って来たのに、行っちゃったかどうかという話が必ず出てくる。色々な詰めをやっておかなければいけない。そうするとこの何とか停留所からというバス停の方の時刻をそのまま明示すると、誤解を受ける可能性がある。そうじゃなくてバスが着く時刻は何分かを書いておかないと、誤解を受けることかと思っています。

それぞれの停留所の設備ですけど、特にバスに乗る方の上屋はどのくらいあるのか。逆に降りてタクシーに接続する方についてはバスベイはどのくらいあるのか確認されていますか。

事務局

まずタクシー乗り場からバス停までで、上屋があるバス停はおそらく無いです。降りる所にバスベイが——バスベイというのはバス専用の停車帯みたいな所ですが、それが所は私の今の覚えだと1か所ございます。先ほど近藤委員さんからご意見いただいたんですが、バスが走っているときにバス停の所にタクシーが停まっていると、どう考えても邪魔ですし通行の妨げにもなりますので、結節するバス停につきましては通行帯じゃない所にタクシーが待っていられそうなスペースがある所を選定してございます。地域によって

は最寄りのバス停よりも一宮駅寄りにずれたバス停が結節バス停になっていたりそういう所もあります。その辺の妨げが極力防げるような形で組んであります。

副会長

何が言いたかったかという、タクシーからバスに乗り換えるときには、余裕を持って着くと思うので待ち時間が生じる。とすると上屋があってほしいなということです。逆にバスを降りてタクシーに乗り換えるときは、タクシーが待っていないやいけないのでさっきの話で、それがバス停に着けてしまっていると邪魔になる。であったら、タクシーがどこかバスの邪魔にならない所で待っていて、バスが来たらその後ろに入って行って、そこで乗せれば非常にスムーズです。そういうふうな仕掛けになっているかどうかは大事です。ただ、それでももしかすると目当てのお客さんは降りなかったということがあるかもしれない。そうすると、コールバックすることになるかもしれない。その辺はきちんと事業者さん名鉄バスさんスイトさんと詰めて、円滑に乗り継げるといいかと。

ぶっつけ本番やってみないとわからないことがいっぱいあるし、停留所によって事情も異なるので、どんどんやってみてノウハウを蓄積してということになると思いますけど、と言っても何も考えないでいきなりというのもちょっとよくないので。きちんとある程度事前に想定されてやって、それぞれの停留所であるとか全体的にここに注意すべきだったと一度マニュアルに追加していくというのは、慎重にやっていただけるといいと思います。試行なのであんまり色々整備するということとはできない訳だから、本格にするときに例えば結節する停留所がどういうふうになっていないやいけないかというのも市の方でもきちんとやっていただけるといいと思います。

会長

この計画は7月1日から予定している訳ですが、先ほどから何度も出ているように、それまで予測できることに関しては予想していただいて、それに対する対処等。同時に事業者間・行政、これはタクシー事業者様、それからバスの事業者様と行政でそういう部分に関して調整をやっていくということが必要だろうと思います。同時にこれがOKとなった場合において、次回がいつになるかわかりませんが、例えばi-タクシーに関してこういう問題点が出てきましたとか、こういうようなところに問題がありそうだとか、ということについては逐次という訳ではないですが、この会議で出していただいて更に1つずつ改善をしていくということも大事じゃないかと思えます。心配すれば色々出てくると思えます。

副会長

資料を見ると網計画でどういう位置付けでこれから運行するかということが何も書いてないですけど、それをちゃんと説明してもらわないといけないと思いましたし、うまくいくかどうかというのがありましたが、うまくいくという定義は何なのかというのを示していただきたい。つまり試行から本格化するというのは、どういうお考えで本格化されるのか、逆に試行はうまくいかなかったんでやりませんというのはどうやって決めるのかというのはどこに書いてあるのか。

事務局

ご指摘ありがとうございます。まず網計画、一宮市公共交通計画の中の位置付けですが、今回の事業、試行運行ということでバスの利用促進策の1つとして実施するという形をとってございます。資料5の地域協働推進事業計画の中にコミュニティタクシーということで一項目挙げさせていただいております。バスの利用促進をするという位置付けで実施させていただきます。

試行運行の結果どうするかということですが、先生おっしゃられた通りなのですが、私どももどんな結果が出るのか想像がつかなくて本当にこうだからいい、こうだから悪いという基準線が引けない状態でございます。実際やっていく中で当然事業者さんに声を頂くこともあると思いますし、私どもに声を頂くこともあると思いますし、それから、利用者の方にアンケートをお願いしますので、そういったことから事業を改善してうまくいく方法を探すというのが一番だと思っておりますけど、この先については結果とかご意見を、またこの会議にご報告させていただいて、そのときに皆様方にこういう状態ですがということでご協議をお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

副会長

ということは、1番目については協働推進事業のもの、協議事項の1です。ここで議論したように資料5その中の位置付けであると。本格運行の時には網計画の改善になると考えたらいいですね。そこの利用促進策とはちょっと言うのはおかしいと思います。

事務局

網計画、一宮市公共交通計画が29年度末、30年3月までの計画でございます。今は

3月までの試行を予定しているんですが、若干何かで試行が延びたにしても30年4月以降に新しい計画を作るときには、やるなら公共交通ネットワークに組み込む形として取り入れる予定をしております。

副会長

うまくいくかどうかの話で、稲沢は同じようなことを何年も前からやっておられるんですけど、僕は今委員じゃないのでわからないんですけど、僕が委員だったときは月に数件、月に数人しか乗らない。こんなにやっても月に数人しか乗らない。それを知っててこんなに議論するのは何なんだろうと思いますが。そうじゃなくて、一宮が1日に数件とか数十件とか乗って欲しいし、実際そうなったらどうなっちゃうんだろうなということを思いながら、いろんな意見を出させていただきました。

稲沢はずっと続けている、私の中では月に数件はうまくいっているとは思えないんですけど。ですが、月数件しか走らないんだったら、とてもうまくいっているとは言えないんですけど、月数件しか走らないからたいして支出もないので、ずっと続けてもいいという考えもあるんですよ。一宮はそういう考えだったら嫌だなと思うんですけど、つまりデマンドというのは沢山乗ったらいいかどうかというと、沢山乗ると補助が多くなる。沢山乗ってほしくないとお考えになっている自治体も結構ある。会議ではあんまり言わないけど、会議が終わるとおっしゃるような担当もおられるんですが。その辺のスタンスはどうお考えなのか、ほどほどに乗ってほどほどに乗らない方がいいのか、いやいや沢山乗っていただいた方がいいのか。つまりうまくいくというのはここではそういう話なんですよ。バスだったらどんどん乗った方がいいと誰でも思うんですけど、デマンドだとそうじゃない。

事務局

そこは難しい問題で先ほどタクシー協会の委員さんがおっしゃられたんですけど、確かに便利なものにして、こちらの方が便利で皆さんがどんどん使われると、今走っているタクシーとかそれからもっと言えば一宮の駅までこのシステムで運ぶとなると、路線バスにも悪影響がある。いろんな公共交通のバランスの中で、今のうまくいっているところを崩すようなことを税金を使ってやるというのはよくないので、多いのがいいか少ないのがいいかと、そこも全体のバランスを見ながら判断していくことが必要だと思います。ただ、目的としましては会長さんがおっしゃっていただいたんですが、困っている人ができるだけ少なくなるように。警察の委員さんがおっしゃられたように無理して自転車に乗ったり

車に乗ったりして行っていただく人をできるだけ減らして公共交通で移動してもらえようという手助けになるような形をとっていくのが一番理想的だと思っております。そういったことの試行ということでお願いするものでございます。

副会長

そういう大きな目的の中で、でも一方でバランスというかそれぞれの方々がそれぞれやっていたら、このことによってすごく損したとかということが起こらないという、そういう中でうまくいくというのが何なのかということもここで考えていって、本格運行の時にはきちんとそれを提出してやっていきたいと思います。できれば沢山の人が乗っていただいて。私の希望としては本当に沢山乗っていただく所は電話じゃなくて、どうせいつも予約が入ってるので、じゃあ定期で路線を走ったらいいんじゃないかという、それが目標なのかということはずいぶん協力していただけるといいと思います。

会長

まだまだ考えれば色々出てくるんじゃないかと思いますが、一応この議題につきましてはとりあえずご了承いただいたということで進めさせていただきます。

続いて最後に議題6ですが、i-バス一宮コース、木曾川・北方コースの変更についてですが、今日の会場が木曾川庁舎ですので、ご覧いただいたと思います。今南側に文化会館が建設されています。この工事の終了に伴ってi-バスの停留所が敷地内へ移動することに伴うコースの若干の変更についてですが、まず事務局から説明をよろしくお願いします。

事務局

<資料説明>

会長

この議題につきましても、警察及び道路管理者委員さんのご意見を伺いたいと思います。最初に警察委員の加藤委員様よろしくお願いします。

加藤委員

もともと敷地の中に入って来るといって、より安全な乗降ができると思っておりますので、問題はないと思っております。

会長

ありがとうございました。それでは市道を管理されてみえます市建設部道水路管理課の岩田様。

岩田委員

現地を朝見せてもらったところ、例えば北から車が滞留した場合、4台くらい停まったら右折しにくいとか、あるいは東から来る車が信号で4台止まったら出て右折しにくいとそういうのはあるんですが、実際は交通量はそんなにない所でしょうし、朝の状態はわからないんですが、信号が変わればずっと流れると思うので、それ以降は交通課長が言われたように道路上での乗り降りよりも遥かにメリットが非常に大きいものですからこれよしということをお願いします。

会長

ありがとうございました。ご了承いただいたということでございます。この最後の議題につきましても合意ということでよろしいでしょうか。

それでは、長時間にわたりましたが、実は最初にお問い合わせしようと思っていたんですが、新しく委員様にご就任された方がございますので、自己紹介をよろしくをお願いします。

委員

<委員自己紹介>

会長

ありがとうございました。最後に、主宰者委員として、市企画部長の熊沢委員さん、何かありましたらお願いします。

熊澤委員

今日は本当にありがとうございました。今日は色々ご意見をお聞きしまして、i-タクシーはこれからがスタートでございます。私どもは本当にこれからPRしながらできるだけ利用してもらいたいと思っておりますので、また、ご意見賜りますようお願いいたします。ありがとうございました。

会長

ありがとうございました。これで終了いたします。今日は本当にありがとうございました。