

第5回三浦市地域公共交通会議 議事録

【日時】 令和6年11月28日（木） 16:00～16:45

【場所】 横須賀市三浦消防署4階 大会議室

【出席者】

《委員》

会長（学識経験者）

日本大学理工学部 大沢 昌玄 教授

副会長（市民代表）

三浦商工会議所 山下 芳夫 専務理事

（事業関係）

芙蓉交通株式会社 八木 達也 代表取締役

京急三崎タクシー株式会社 阿部 正浩 常務取締役

一般社団法人神奈川県タクシー協会 三上 弘良 専務理事

京浜急行バス株式会社 事業統括部 植田 雄介 業務統括課長【Web出席】

一般社団法人神奈川県バス協会 関上 義明 専務理事【Web出席】

神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 向山 賢一 幹事

特定非営利活動法人 歩 飯島 徳貴 理事長

（国）

国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 森下 文章 首席運輸企画専門官【Web出席】

（神奈川県）

神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 中津川 宗尉 副課長

（警察）

神奈川県警察 三崎警察署 河野 正稔 交通課長

（三浦市）

三浦市 政策部 矢尾板 昌克 政策部長

《関係者》

京浜急行電鉄株式会社 グループ統括部 佐野 泰 グループ統括課長

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 川鍋 一朗会長

国土交通省関東運輸局 自動車交通部 矢吹 尚子部長

（事務局）

三浦市 政策部 政策課 鷺阪 慎太郎 政策課長

（関係神奈川県職員）

県土整備局 都市部 交通政策課 廣野 修一、吉岡 歩惟

事務局（鷺阪課長）

➤ それでは定刻になりましたので、ただいまより第5回三浦市地域公共交通会議を始めさせていただきます。本日、司会進行を務めます政策課長の鷺阪と申します。以降、着座にて失礼い

たします。よろしくお願いいたします。

本会議は公開することを原則としております。また傍聴希望者がある場合には手続を経て、これを受け入れることとしておりますのでよろしくお願いいたします。また報道機関の皆様にもお願いがございます。取材及び撮影は、原則記者席でお願いいたします。カメラ撮影は、会議の進行の妨げにならないような範囲でお願いいたします。

それでは議事に先立ちまして、本日の資料の確認をさせていただきます。まず、会議の次第と名簿があり、A4 サイズの縦書きのものになります。最後のページが 10 ページとなっております。資料が不足している場合にはお申しつけください。

本日の会議は委員全員にご出席をいただいております。名簿に記載のとおり、委員は前回会議からも引き続きとなりますのでご紹介は割愛させていただきますが、京浜急行バス株式会社の植田委員、一般社団法人神奈川県バス協会の関上委員、国土交通大臣 国土交通省関東運輸局の森下委員はオンラインでの参加となります。その他、市の事務局担当者、神奈川県の職員につきましても、名簿に記載のとおりでございますので、紹介は割愛させていただきます。

それでは、以後は、大沢会長の進行により、お願いしたいと思います。大沢会長よろしくお願いいたします。

大沢会長

- 皆さんこんにちは。本日も三浦市地域公共交通会議をこれ以降、進めていきたいと思えます。着座にて失礼いたします。それでは早速本日の議事に入りたいと思えますのでよろしくお願いいたします。

本日は議事ということで、その他含めて 2 点ございます。まず、三浦地域における神奈川県版ライドシェアの本格実施について、でございます。事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

事務局（鷺阪課長）

- 1 ページ目をご覧ください。4 月 17 日から 11 月 10 日までの 208 日間の利用実績です。

ドライバー数は現在 14 名となっております。稼働台数は 458 台、1 日平均 2.2 台。利用実績は 767 回、1 日平均 3.7 回となっております。また、事故・トラブルはありません。主な乗車地は三崎港周辺、目的地は三崎口駅周辺となっております。

次に、2 ページをご覧ください。月別・曜日別・時間帯別の利用実績についてです。

左下のグラフは月別の実績となりますが、5 月 10 日のアプリの改良以降、利用実績は増加しており、9 月は減少となっているものの、10 月には増加に転じており、6 月以降の 1 か月あたりの平均利用回数は 123 回、1 日平均で 4.0 回となっております。真ん中のグラフ、曜日別の利用実績ですが、金曜日・土曜日の利用が多いものの、平日の利用も一定程度あるという状況でございます。

一番右側、時間帯別ですが、20 時～21 時台を中心に満遍なく利用されている状況でございます。

次に、3 ページ目をご覧ください。アプリ配車のマッチング率について、でございます。

表の右端の合計欄をご覧くださいますと、配車依頼回数（A）が 2,308 回であるのに対し、実車回数（B）は 1,793 回であり、実車回数の内訳は、ライドシェアが 767 回、タクシーが 1,026 回となっております。この表の下から二番目のマッチング率（B/A）の欄でございませうけれども、実車回数を配車依頼回数で除した数字となります。こちらの方の合計欄をご覧くださいますと 77.7%となっております。ライドシェアの稼働していなかった前年の同時期と比較しますと、約 20 ポイント近い向上となっております。

次に 4 ページ目をご覧ください。前回会議の内容について、でございます。

神奈川版ライドシェアはタクシー不足問題に対して有効な手段であり、切れ目なく本格実施に移行できるよう、採算性の検証や事業スキームの検討を深めていくこととし、三浦市・神奈川県・タクシー会社の間で、採算性も踏まえ、実施主体やドライバーとの契約形態等をどのようにするかについて、検討していくこととしておりました。

次に、5 ページ目をご覧ください。前回会議での意見について、でございます。

上の表は、前回会議でもお示しさせていただいた採算性に関する資料となります。表の上の段、道路運送法第 78 条第 2 号の公共ライドシェアでは、実施主体は「三浦市」となりますが、ドライバーとの契約形態を「委託」とした場合の採算性は年間約 100 万円のプラスとなります。

次に下段、道路運送法第 78 条第 3 号の日本版ライドシェアでは、実施主体は「タクシー会社」となりますが、ドライバーとの契約形態を「委託」とした場合、2 号の場合と同じく、採算性は年間約 100 万円のプラスとなります。また、3 号の雇用の場合は最低賃金相当を支払うこととなりますので、採算性は年間約 400 万円のマイナスとなります。

こうした事業スキームについて、前回の会議において、京急三崎タクシーからは「タクシーとライドシェアの業務は一体にはできない」「ライドシェアに係る人件費は計上が必要」とご意見をいただきました。

神奈川県タクシー協会からは「一定の利用者がいるため、ライドシェアは継続していくべき」「タクシー会社が赤字覚悟で行うのは難しい」「引き続き、三浦市主体の 2 号で継続していただきたい」とのご意見をいただきました。

また、関東運輸局からは、「タクシー会社とライドシェアドライバーの関係は労働者にあたる蓋然性が高いというのが、厚生労働省の見解」とのご意見をいただきました。

また、全国ハイヤー・タクシー連合会からは「民の力（タクシー）では、採算が合わず、タクシーが減少したことが実証実験のスタート地点」「市が関与し、さらにローコストな運営を次のステップとするのが正しい方向性ではないか」とのご意見をいただきました。

次に、6 ページ目をご覧ください。国への要望について、でございます。

前回会議でもご説明をさせていただいておりますが、事業スキームの検討を進める中で、3 号委託の活用を視野に入れ、県と三浦市で国へ要望書を提出しております。

要望の概要でございますが、提出日は 10 月 23 日、要望先は規制改革を所管する内閣府と、道路運送法を所管する国土交通省宛てとしました。

要望の内容は、自家用車活用事業（道路運送法第 78 条第 3 号）について、行政が関与した実証実験により指揮監督が無くても、安全に移動の足の確保が図られていることが確認でき

た地域においては、許可を行うこと、としました。

しかし、国土交通省からは、3号委託は認められないとの回答を得ております。そのため、まずは2号委託という形で本格実施に移行したいと考えております。

次に7ページ目をご覧ください。採算性の検証（前回の試算から変更点）についてございます。

2号委託で本格実施に移行するにあたって改めて計算を行っております。その結果、前回の会議でご説明をした試算から変更点が2点ございます。

1点目が運行管理費の計上でございますが、前回会議でお示しした試算では、ライドシェアの運行管理はタクシー業務と一体的に実施するものとして、運行管理費を計上しておりませんでした。しかし、タクシー会社が行っている運行管理の実態を踏まえれば、タクシー業務と一体的に実施はできるものの、遠隔点呼等の追加の作業が生じるため、1日あたり5,000円、年間約180万円の運行管理費を計上することとしました。

次に、8ページ目をご覧ください。変更点の2点目は、ドライバーシフト手当の計上です。

前回の会議でお示しした試算では、ドライバー報酬は歩合のみとしておりました。しかし、実証実験の運行実績やドライバーからの意見を踏まえまして、1回シフトに入って頂いたら400円を支払うシフト手当を設け、この分として年間約40万円を計上することとしました。

次に9ページをご覧ください。事業スキームと採算性について、でございます。

ただいまご説明した2つの変更点や、10月までの実績を踏まえた試算となります。計算条件ですが、運行日時を実証実験と同様、毎日19時から25時としております。収入については年間約550万円となります。想定実車回数を日曜日から木曜日は2回、金曜・土曜は10回とし、1回あたりの平均利用料金を3,500円としたものでございます。また、支出につきましては年間670万円となります。こちらの方は車両整備費、車載設備レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料にご説明をさせていただいた1日あたり5,000円の運行管理費を追加し、また、ドライバー報酬につきましては、歩合に加えて、こちらもご説明させていただいた1シフト400円のシフト手当を計上しております。

この結果を下の収支の欄のとおり、年間約マイナス120万円となりました。この不足分の120万円については、夜間のタクシー不足問題、地域の移動の足の確保に対応するため、三浦市が負担し、本格実施に移行したいと考えております。

10ページ目をご覧ください。本格実施の運行概要でございます。実証実験と本格実施という形になっております。

実施主体を「三浦市」、根拠法令は「道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）」、協力事業者は「京急三崎タクシー株式会社」、出発地・時間帯は「三浦市内・毎日19時から25時」、ドライバー及び車両は「三浦市在住及び在勤者の自家用車10台」を予定しております。利用料金は、「タクシーと同額で『GO』アプリでの事前決済」となります。ドライバーとの契約形態を「委託」として、ドライバーの報酬は、「歩合（利用料金の約5割）に加え、シフト手当として、1シフト400円を支払う」こととしています。

以上の内容で、12月17日から本格実施に移行したいと考えております。資料の説明は以上となります。本日の会議でご承認をいただければ、本格実施を開始ということになり

ますけれども、開始後も節目で委員の皆様には状況のご報告をさせていただきたいと考えております。よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

大沢会長

- ご説明ありがとうございました。切れ目なくということで、三浦市域における神奈川県版ライドシェアの本格実施について、資料のご説明をいただいたところでございます。この内容につきまして、ご質問ご意見等ございましたらお伺いしたいと思います。もしウェブの方も何かございましたら、手を挙げる機能か、もしくはミュートを外していただいてお声がけいただければと思います。

飯島委員

- NPO 法人歩の飯島です。資料 9 ページ目の収支がマイナス 120 万円となっていますが、これは市税を使うということですね。三浦市民としては反対です。市民だけではなく市外の方の利用もあるということだと思うので、そこに税金を活用するのは賛成できかねます。

大沢会長

- 率直なご意見いただきました。いかがでしょうか。

事務局（鷺阪課長）

- ご意見ありがとうございました。市税をこれだけ投ずるということに関するご意見として受け止めさせていただきます。

ただ、ご説明させていただきましたとおり、実証実験で一定程度の需要が見込まれましたところがありますので、まずは地域の足を確保することに重きを置いて、市を実施主体として本格実施を進めさせていただきたいと考えております。

本格実施に移行しても、もともと 3 号委託を目指す市のスタンスは変わっていません。本格実施が始まってからも、要望ですとか、実施方法につきましてもやりながらより良いものになるよう、税金が少なくなるよう見直しながら進めたいと考えております。

飯島委員

- 副会長は、商工会議所の専務としてどうでしょう。市民の声として。

山下副会長

- 複雑ですね。今言われたように、市税が平等に使われていない部分もあるのかも分かりませんが、ただ今回の件については、継続して実施していくという意味では、期間がどの程度になるのか分かりませんが、やむを得ない部分があるのではと私個人的には思います。

飯島委員

- 私もライドシェアが反対なわけではないんですよ。ただ市税がそこに投入されて、三浦市は財政厳しいので、例えば、子ども課では予算がなく、子どもさんたちが困っているところたくさんあるのに、ライドシェアの交通といった部分で、100%市民に使われるわけじゃないじゃないですか。市民がみんな納得するだろうか、と地元の人たちを運んでいる業者としてはすごく感じます。

大沢会長

- ご指摘ありがとうございます。今回ライドシェアに対しては反対ではないということで、いつもお話しさせていただいていますが、市民の皆さんの移動がそれぞれある中で、そこを市としてどう担保していくのか、やっぱりどこかでちゃんと議論しないと、今言っていたご意見をいただくと思うんですね。これから子育て層を大切にしたいと言っている中で、移動に対してあんまり不満があれば「三浦市に住まない」ということになりかねないです。今は1つの手段としてライドシェアについて今回議論しているところですが、やっぱり全体像をどこかでちゃんと議論しないと市としては持ちこたえられなくなると思います。

三浦市は外出率が周りの市町に比べて2018年の段階で10%も少ないので、そういったところをライドシェアで補う、外出機会を増やすと言えればいいのですが、三浦市の市民の移動をどう担保するのかちゃんと議論しないと、今いただいたようなご意見になってしまうので、市当局につきましてはぜひご検討のほどよろしく願いいたします。

事務局（鷺阪課長）

- そちらにつきましては、会長から幾度かご指摘をいただいているところでございまして、私たちも課題と受け止めております。また改めてこういった場でもご議論いただけるよう、検討を進めたいと考えております。

大沢会長

- ぜひよろしく願いいたします。他いかがでしょうか。

川鍋様

- 全国ハイヤー・タクシー連合会会長の川鍋でございます。まずは切れ目ない運行をご決断いただいたこと、感謝しております。ありがとうございます。

今の飯島委員のご発言、ごもっともでございまして、なかなか難しいのは、どこを公共交通として位置づけるかだと思います。タクシーも夜は観光客が多いですが、昼間は通院等での利用もあります。今の交通体系ですと基本的にはバスまでが公共交通機関で、タクシーは法律上では公共交通機関の建付けではありますが、補助金などが一切なく、今までは何とかなっていたものが成り立たなくなっている、そういった状況だと思います。

徐々に国土交通省の皆さんも、例えばオンデマンドタクシーには公共性がよりバスに近いとのことで補助金をいただいております、だんだん時代に合わせて変わって来ると思います。三浦市が苦渋の決断として2号で継続ということですので、3号でというのはいわゆる民間の

力でやってほしいということだったと思いますが、民間のタクシーは公共性もありながら補助金も入っていないという中で、どうしても支えきれなくなって撤退してしまったというところからのスタートですので、逆戻りすると元の本阿弥になってしまうと申し上げました。

市の税金 120 万円を他から調達する方法として、全国の事例だと、例えば自動運転タクシーのような公共交通を支える上で、ふるさと納税の用途として広く募集するというものがあります。地域の交通を支えないといけないという方や三浦市出身で今は別のところにお住まいの方からの支援がゼロではないと思っています。かなライドの運行の一助に充てるために、ふるさと納税の宛先を作っていただくのは考慮していただいてもよいのかなと思っています。

また昨今は法人からのふるさと納税というものも始まっておりまして、法人の負担は 1 割くらいだと聞いております。

先般、国土交通省において、国土交通大臣を本部長として全国交通空白解消官民連携プラットフォームが立ち上がりました。そこには交通事業者だけでなく、200 団体くらい出席されていて、地域の移動がなくなってしまうと困る、会社の 1 つの役割として地域の足を支える、SDGs の一環として、色々なところで地域の足を確保するためにいろいろやられています。そういう会社であればふるさと納税をしていただける余裕も十分にあると思いますし、もしそういうものが立ち上がったら、タクシー協会としても全国の事業者に呼びかけられると思います。

保障できるわけではないですが、市の皆さんにお考えいただける 1 つのやり方として意見を述べさせていただきました。

大沢会長

- ご指摘ありがとうございました。皆さんがアイデアを出しながら、総合的な力を使って対応していくことが求められると思います。ぜひこういうところで色々なアイデアをご議論いただきながら、市の方で対応できるものは対応していただき、市民の皆様の大切な税金を充当するわけですので、少しでもその負担が減るような対策についてぜひご検討いただければと思います。他皆様いかがでしょうか。

矢吹様

- 関東運輸局の矢吹でございます。先ほど国交省の取組みを紹介いただきありがとうございます。官民プラットフォームは自治体の皆様も今募集をしておりますので、ぜひご覧いただければと思います。今回、切れ目ない実施というところで、京急三崎タクシー様のご協力のもと、三浦市がこういった形で実施されるととりまとめられたことについて感謝申し上げます。

前回会議で、本日も会長からやはり地域公共交通会議で市民の移動について議論する場があるので、ライドシェアの話だけするのは違和感があるというご指摘だったかと思いますが、かなライドの実証ということで、地域公共交通会議で関係者が集まってお話しする場がせっかくできましたので、これから運行状況について共有される中で、市民の移動全体について

議論をされていく、または計画を策定するというステップに進まれる場合は、関東運輸局としてもしっかり連携していきたいと思っておりますので引き続きよろしくお願いいたします。

大沢会長

- ありがとうございます。ぜひ市民の皆様の移動を考える上でご協力いただきたいと思いますので引き続きよろしくお願いいたします。他皆様いかがでしょうか。

矢尾板委員

- 本日もいろいろご意見いただきありがとうございます。これまで事業者の皆様や委員の皆様から多くの意見をいただき、実証実験を無事進められていることに感謝申し上げます。

先ほど予算の使い道であるとか財源の話であるとか様々なご意見をいただきました。地域公共交通計画のことも含めまして、今後国、県はじめ委員の皆様にも本格実施後もいろいろな意見をいただき、カスタマイズをしながら良いものを作りたいと思っておりますので、引き続き、ご意見を頂ければと思っています。

まずは、需要があるという中で、切れ目なく市民等の声に答えるために、市税を投入して本格実施を行うことが必要だという判断をさせて頂きました。

これはやはり、京急三崎タクシー様のご協力を得られるということが、一番大きいと思います。感謝いたしております。

本格実施をスムーズに進められるように詳細を詰めて、ご承認いただいた後も、関係者の意見を聞き、必要に応じて調整を行って参りたいと思っています。引き続きよろしくお願いいたします。

大沢会長

- ご意見ありがとうございます。ほかの皆様いかがでしょうか。

三上委員

- タクシー協会の三上です。ご説明ありがとうございました。実績を見ると、208 日間で1 日平均3.7 回ということです。先ほどから話の出ている税金の使い道の話とも重なりますが、これまで三浦市を中心に、利用者の増加にかなり力を入れて取り組んで頂きましたが、これから本格実施に移行しても、さらに皆さんで利用者を増やすための努力をぜひして頂けたらと思っています。引き続きよろしくお願いいたします。

大沢会長

- ご意見ありがとうございます。

本格運行ですが、引き続きニーズを確保することが重要でありますので、その辺りの広報について、引き続き、良い意味で拡散いただいて、利用を促して頂きたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。ほか皆様いかがでしょうか。

飯島委員

- 三浦市民の1人として意見を言わせて頂くと、現在の運行時間は19時～25時だが、日中は私どもが一運送事業者として活動している中で、雨の日や朝など、京急さんも芙蓉さんも捕まらない、『GO』アプリでも呼べないという需要が凄くあって、私どものところにもお電話がかかってきます。ただ私どもは健常者を乗せられないのでお断りするしかない。京急さんは横浜で電話を一括で受けてらっしゃってなかなか電話すらつながらない、という内容の電話もかかってきます。

そういう時間帯も一市民として需要があるはずです。市民は19時～25時のアプリを使える人々だけではないので、市民のために税金を投入するのであれば、運行時間帯ももっと検討しないと、実際に三浦市の足として完全に役立たないと思います。

住んでいるおじいちゃんおばあちゃん、車の無いお子さんを持ったご家族などから、どうやって捕まえたら良いですかと聞かれるので、京急さんに電話して下さい、アプリを使ってくださいと伝えますが、それがつながらないから電話してるんです、という内容の電話が平日など非常に多いです。ましてこれから冬になると、普段タクシー使わない人も、寒いから病院に行く朝の時間帯などに乗るため、需要がものすごく高いのではないかと毎日依頼を受けていて思います。運行時間帯の検討もしていかないといけないと思います。

大沢会長

- ご指摘ありがとうございます。今は夜間ということでやっていますが、朝や気象状況によっても、移動のニーズはあると思います。捕まらないということは移動できない、すなわち外出しないということに繋がっていきます。義務的指示とかで病院などに移動できないとなると、市民の皆様も困ってしまいますので、ぜひ、今は夜が中心ですが、全時間にするとか、検討はしていただけたらなと思います。

ちなみに、2ページ目に利用実績があって月ごとにまとめてあるが、例えば、気象状況などによって変動は見られているのでしょうか。

もし解析されていればお話頂けますでしょうか。

関係者（県・廣野）

- 気象等による需要の分析もしているが、19時から25時に限って言うと、特異な数字は見られなかったという事実はございます。

逆に飯島委員からご指摘頂いた日中などについては、今回は把握が出来ていませんので、今後の検討課題になると思っています。

大沢会長

- ありがとうございます。先ほど飯島委員からご指摘いただいた日中などについては、違った視点で地域の足の確保ということで考えなくてはならないと思いますので、引き続き市の方でよろしく願います。ほか如何でしょうか。

中津川委員

➤ 神奈川県交通政策課の中津川です。

4月17日から神奈川版ライドシェアの実証実験を行ってきましたが、一応ここで12月17日以降の本格実施について方針が決まりまして、ご協力いただいた皆様に御礼申し上げます。ありがとうございました。

まだ課題はあるかと思いますが、県としましては、本格実施以降もかなライドが地域の移動の足の確保につながるように、会議への参画などを通じて取組を後押しして参りたいと思っていますので、今後ともよろしくお願いいたします。

大沢会長

➤ ありがとうございます。ほか皆様いかがでしょうか。

WEB参加の方もよろしいでしょうか。

私からもう1つ。冬を迎えるにあたって切れ目なくという視点は非常に良い事だと思いますが、10ページの本格実施概要に関して、お客様のニーズを確保し続けることも当然重要ですが、一方で担い手の皆様をどう確保するのも非常に重要な視点だと思います。

今回、実証実験では14名の方にご協力を頂いて運行出来ていますが、本格運行時は10名程度となっていて、少し減ってしまう状況かと思いますが、これはドライバーさんに再度、意向確認をした結果としてなのか、また、本格運行後の担い手のみなさんの確保について対策等を考えているのであれば教えてください。

事務局（鷺阪）

➤ ドライバーごとにシフトに入る状況はまちまちで、残って下さるという意向を示してくださった方は、実証実験においてもメインでシフトに入って下さっていた方々なので、14台から10台に減ることにはなりますが、必ずしも支障が出るとは考えていません。

ただ、会長おっしゃるとおり、ドライバーの確保は大事なことで、実証実験時と同様、ホームページ等を通じて、必要に応じて募集はしていきたいと考えています。

大沢会長

➤ ありがとうございました。了解しました。ほか皆様いかがでしょうか。

皆様、貴重なご意見ありがとうございました。それでは議題1の内容、神奈川版ライドシェアの本格実施について、委員の皆様の賛否についてお諮りしたいと思います。

神奈川版ライドシェアの本格実施について、三浦市を実施主体とした道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送により、本日事務局から提示された資料の内容のとおり、新たな条件で切れ目なく本格実施することについて、お諮りしたいと思います。恐縮ですが賛成の方は挙手をお願いいたします。

<全委員賛成>

異議なしということで、議題1については承認されました。皆様ありがとうございました。
この決定に基づき、事務局で手続きを進めるようお願いいたします。

一方で、市民全体の目線、担い手やお客様の確保など、委員の皆様から色んなお話を頂いているところでございます。その点について、引き続きご検討を継続していただき、市民の移動を確保するという観点から、是非、幸せな三浦市での生活を営めるようにご検討をよろしくお願いいたします。

続きまして議題2のその他でございしますが、事務局より何かございしますでしょうか。

矢尾板部長

➤ 改めまして、ご承認いただきましてありがとうございます。

本日、様々なご意見を頂きましたので、まずは切れ目なく本格実施ができるよう、意見を踏まえまして準備を進めさせていただきます。

先ほども申し上げたとおり、本格実施後も、引き続き皆様のご意見を伺い、本格実施の運行状況についても報告させて頂きたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

大沢会長

➤ 今後も本格実施の内容等について御報告を頂けるということでしたが、この内容について御質問等ございしますでしょうか。

特に無いようですので、本日の議題は以上となります。ご参加頂きましてありがとうございました。それでは進行を事務局にお返しします。

事務局（鷺阪）

➤ 事務局から事務連絡がございします。

毎度のことで恐縮ですが、本日の議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただき、調整した後、市ホームページに公開をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、次回の地域公共交通会議に開催日時は未定ではありますが、次回会議におきましては、実証実験の総括、本格実施の状況等について御報告をさせて頂ければと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

進行について、大沢会長ありがとうございました。

また委員の皆様、様々なご意見、ご議論とご承認ありがとうございました。

それでは以上をもちまして第5回地域公共交通会議を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。