

令和6年度 第2回水巻町地域公共交通会議
【議事録】

日時：令和6年9月4日（水）14：00～
場所：水巻町役場 301 会議室

■委員一覧

	団体等	役職	氏名	出欠	備考
1	水巻町	副町長	荒巻 和徳	出席	
2	水巻町建設課	課長	北村 賢也	出席	
3	水巻町福祉課	課長	船津 未華	出席	
4	北九州市交通局	総務経営課長	肥塚 秀夫	出席	
-	北九州市交通局	総務経営課 営業企画係	林 晃由	出席	4の随行者
5	有限会社みずほタクシー	代表取締役社長	松崎 繁	出席	
6	折尾タクシー株式会社	総務部長	野添 幸宏	出席	
7	合資会社西部水巻交通	所長	園田 俊弘	出席	
8	一般社団法人 北九州タクシー協会	折尾地区会長	貞包 健一	欠席	
9	北九州市交通局労働組合	執行委員長	三浦 弘光	出席	
10	九州旅客鉄道株式会社	折尾駅長	水嶋 法子	欠席	
11	水巻町議会	議員	亀元 公一	出席	
12	水巻町議会	議員	井手 幸子	出席	
13	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	八幡維持出張所長	谷口 慎	欠席	
14	福岡県北九州県土整備事務所	地域整備主幹	大塚 晋	出席	
15	国土交通省九州運輸局	福岡運輸支局長	古賀 秀策	欠席	
-	国土交通省九州運輸局	首席運輸企画専門官	辻 美貴善	出席	15の代理出席
-	国土交通省九州運輸局	運輸企画専門官	山浦 淳輝	出席	15の随行者
16	福岡県折尾警察署	交通第一課交通規制 係長	高木 拓哉	欠席	
17	九州工業大学大学院	建設社会工学研究系 教授	寺町 賢一	出席	
18	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	課長補佐	三重野 直美	欠席	
-	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	旅客自動車係長	右近 道弘	出席	18の代理出席
19	水巻町社会福祉協議会	係長	徳永 正義	出席	
20	有限会社遠賀観光バス	取締役	岩尾 篤	出席	オブザーバー
21	有限会社遠賀観光バス	営業本部長 兼事業戦略室長	岩尾 健	出席	オブザーバー

1. 開会

司会進行

それでは、定刻となりましたので、ただ今から令和6年度第2回水巻町地域公共交通会議を開催いたします。私は本日の司会進行を務めます、水巻町企画課の手嶋です。よろしくお願いいたします。皆さまにおかれましては、お忙しい中ご予定の調整並びに本日のご出席、誠にありがとうございます。

さて、本日の会議の主な議題ですが、1つ目は前回の会議で今後の当町公共交通の運行体系の概要を報告しましたが、今回はより具体的な運行案を提示させていただきます。

2つ目は、地域公共交通計画の評価指標が定まっていない箇所について、今年度住民アンケートを実施し指標を定めることになっていましたので、そのアンケート内容をご確認いただきたいと思います。本日も有意義な議論の場となりますよう、ご協力の程よろしくお願いいたします。

それでは、議題に入る前に、本日の会議資料についてご確認をお願いします。

皆様の机の上に配布しております資料を使って、本日の会議を進めていきたいと思います。

配布資料は、

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・資料－1 水巻町地域公共交通運行形態変更案
- ・資料－2 住民意向の把握及び実地調査の実施について
- ・参考 水巻町地域公共交通計画抜粋資料

となっております。不足のある方はいらっしゃいますでしょうか。

次に、本日の出欠についてですが、お手元の出席者名簿の通りとなっております。

また、前回会議でご説明しましたとおり、今回より、オブザーバーとして町内の観光バス事業者であります有限会社遠賀観光バス様にご参加いただいております。遠賀観光バス様には、今後の福祉バスのルート設定にあたり実際に試験走行等を行っていただくなど、バス運行事業者目線での具体的なお助言をいただいております。本会議においても実運行を見据えたご意見を頂戴できればと思っております。よろしければ、遠賀観光バス様よりひと言ご挨拶いただければと思います。

オブザーバー

町民の方が利用しやすい公共交通となるように、事業者としての目線でご助言させていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

司会進行

ありがとうございました。

それでは、早速ですが議題にはいります。進行の方は会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

会長

改めて九州工業大学の寺町です。司会進行を担当させていただきますので、よろしくお願いいたします。

私は本日もJRを利用して来庁しましたが、水巻駅で降りた際に、半数ほどは若い方が利用しているのを見て、町の公共交通の将来的な持続可能性のためには若い方に利用してもらうことが重要と感じました。一方で、市営バスにはほとんど乗客がいない状況でしたので、昼間の町内移動が少しでも便利になればと思いながらやってきました。

本日は皆様の忌憚のないご意見をいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

2. 議題

(1) 水巻町地域公共交通変更案及び自家用有償旅客運送の導入検討について

会長

それでは、議題に入ります。議題（１）水巻町地域公共交通変更案及び自家用有償旅客運送の導入検討について、事務局より説明をお願いします。

事務局

では、資料－１について説明します。

～ 事務局（桂課長補佐）より会議資料の説明 ～

会長

ご説明ありがとうございました。先に私の方から確認をさせていただきたいのですが、今回の議題（１）は議決をとる案件なのか、あるいは情報共有という位置づけで、この場でご意見をいただいて次回以降に反映させるのか、教えていただければと思います。

事務局

南部循環線の代替運行は、最終的には自家用有償旅客運送の導入内容について本公共交通会議にて承認を得る必要がありますが、本日は検討内容の報告となります。次回会議にてバス停及びルート、運賃等について提示させていただき、正式に承認をいただきたいと考えております。

一方、福祉バスは本公共交通会議での議決・承認事項はございませんので、皆様からのご意見を伺ったうえで最終的なルートを設定したいと考えております。

会長

わかりました。では、それぞれの立場からお気づきの点など、質疑やご意見はございませんか。

委員

時刻表については検討されていますか。

事務局

本日時点では時刻表は未定です。先日、試験走行を行い、概ねの所要時間を整理したところですので、次回以降に提示したいと思います。

会長

少し補足をしますと、本日の会議を受けてルートが変更になる可能性もあるため、現時点で時刻表まで提示できていないのだと思います。しかし、ルートが決まれば次に気になるのは、運行頻度だと思いますので、本日提示できる情報としては、資料に記載の総所要時間を参考、1日の運行本数の目安としていただければと思います。

委員

福祉バスは昼間のみの運行を想定されているようですが、町内で若い世代が増えている中で、朝夕の通勤・通学利用も考慮したほうが良いと思います。

南部は南部循環線が朝夕ともに水巻駅にアクセスするルートが設定されていますが、北部は市営バスの北部線が折尾駅にしか行けず、特に朝の時間帯は駅まで自家用車で送迎している状況もあるため、朝夕時間帯の北部から水巻駅へのアクセスも検討していただきたいです。

これまでは乗れなかった世代の方も今後福祉バスにも乗れるようになるので、若い世代も利用しやすいよう考慮していただきたいです。

現行の福祉バスは始発が朝 9 時～となっていますが、運行時間については具体的に検討されていますでしょうか。

事務局

福祉バスの運行時間は、現行と同様に概ね 9 時～17 時と考えています。なお、通勤・通学時間帯にも福祉バスを運行しようとする、1 周 1 時間半かかるため JR への接続が困難になるなどの問題があり、福祉バスでの対応は難しいと考えます。

ただ、おっしゃるとおり、北部の特に杵地区方面にお住まいの方に対しては朝の通勤通学が不便であることは課題として認識しておりますので、将来的に検討する際には別の運用形態を考えたいと思います。

副会長

ご指摘は重要なことと認識していますが、南部循環線と福祉バスの取扱いは分けて考えていただきたいと思います。南部循環線はもともと西鉄バスが運行しており、その代替として市営バスが運行するようになり、今回市営バスの廃止に伴い、町が代替運行することを考えています。

一方、北部は当初から市営バスが配置しており、かつて水巻駅行きも運行していましたが、利用者が少なく水巻駅行きが廃止され、現在は折尾駅行きになっています。しかし、通勤通学を考慮して北部に新たにルートを設定すると、北九州市営バスの撤退の恐れもありますので、北部の市営バスを残すためにも別問題として捉えて検討していきたいと思います。

委員

南部循環線の経緯は私も承知しております。しかし、南部循環線も町の補助がありますよね。公共交通計画の中で南部循環線はきちんと位置づけられている一方で、北部のほうで不平等感が出ると思います。

遠賀町のコミュニティバスは、始発が 6 時から運行しており、通勤・通学利用向けにも工夫をされているようです。同じ町主体ですので、その辺りも考慮していただきたいと思います。

会長

ご指摘の点について、資料 1 の 1 ページ目の一番下に、各路線の運行形態について記載がありますが、おそらく上 2 つ（市営バス北部線、南部循環線代替路線）は、町外への移動に対するサービスの提供という位置づけで、下 3 つ（福祉バス南北線・北部線・南部線）は、町内の移動という位置づけで運行形態を棲み分けしていると認識しています。

先ほど事務局よりご説明いただいたとおり、来年 4 月から試験的な運行を予定しており、事務局としても本資料が最終形態になるとは申し上げていませんので、この後にご説明いただくアンケート等でのご意見も踏まえてより良いものにしていければと思います。

事務局

おっしゃるとおり、市営バス北部線や南部循環線は町外への移動をターゲットとしており、市営バスの北部線は折尾駅に接続して小倉方面や福岡方面へ、南部循環線は朝夕の通勤通学時間帯に、水巻駅から小倉方面や福岡方面へアクセスすることを目的としています。

また、アンケートを実施し、住民の方のご意見を定期的に収集する必要もあると考えます。ご指摘のようなご意見が多く寄せられる場合には、その点について検討していきたいと思います。

委員

福祉バスの 1 周あたりの概ねの所要時間は分かりましたが、バスは何台で運行するのでしょうか。右回りとは左回り双方を 1 台のバスで対応するのか、もしくは右回りで 1 台、左回りで 1 台となるのか教えていただきたいです。

事務局

バスの車両台数は現行どおり 3 台で運用する予定です。具体的な運行イメージは現時点では未定ですが、基本的には各路線 1 台ずつの配置を想定していますので、1 台のバスが右回りで終点まで到着した後に、同じバスが逆回りをするイメージで考えています。

委員

わかりました。現状として、第 1 便の時間帯は午前中に用事を済ませて帰宅が可能であることから、便利が良く利用者が多いのですが、第 2 便は昼を過ぎてしまうので利用者が非常に少ない状況

です。第1便の利用者が多く、その便に乗り切らないために仕方なく第2便に乗る方もいるようです。時間短縮によって午前中のうちに2便走らせられるようになるのが理想と考えますが、その点は今後時刻表を作成する際にご検討いただきたいです。

会長

以前事務局より提示があったとおり、現状のバス利用者数は把握していると認識していますが、いまのご発言のような、利用実態というのは事務局のほうで把握されているのでしょうか。

事務局

1便を諦めて2便に乗っている方がいらっしゃるというところまでは把握していませんでしたが、それぞれの便ごとの利用者数は把握しております。ただ、現状として当町で保有しているデータは1年間のうち特定の1週間のみを何年か積み上げたデータとなっており、現在これに加えて数か月連続期間でのデータを取得しているところです。そのデータ集計結果も踏まえてご指摘の点について検討したいと思います。

会長

数値に基づいて判断するのは大事なことだと思います。事務局のほうで数値をぜひ積極的に活用していただいて、いまのご指摘のような潜在的なニーズをきちんと把握したうえで対策をご検討いただければと思います。

委員

時刻表の設定にあたっては、バスの乗り降りや信号待ちの時間も考慮する必要があると思います。一般のバスはバス停間隔が広いと、バス停での停車時間が長くてもバス停間の走行距離である程度時間を調整できると思います。

しかし、今回の場合はバス停間隔が短いように見えるため、乗り降りの停車時間に余裕を持って設定したほうが良いと思います。最初に停まるバス停は概ね時間通りに運行できると思いますが、後ろになるにつれて遅延が発生する恐れがあります。

会長

専門の方からのご指摘をいただきましたけれども、もし実証運行で何か気をつけられていること、もしくは今後何か企画されていることがございましたら事務局お願いします。

事務局

実際にテスト走行をした上である程度は見込んでいますが、おっしゃるとおり信号待ちの時間や乗り降りする乗客の属性等も含めて今後検討したいと思います。

ご参考までに、4ページ目に現在の南部循環線の時刻表がありまして、例えば平日の2番目のバスが6時11分に出て6時33分に戻るようになっていますので、現状の所要時間は約22分となっています。これを踏まえると、資料に記載の26分は概ね外れていないと考えていますが、アドバイスいただいたことを踏まえ、ダイヤはもう一度見直したいと思います。

会長

わかりました。参考になるご発言でしたので、ぜひ活用していただければと思います。

委員

資料6ページをお願いします。バス待ち環境改善の施策として、75番、76番、77番の商業施設内へのバス停設置についてはぜひ実現できればと思いますので、積極的に取り組んでいただければと思います。

それから、21番の「遠賀保健福祉環境事務所」等が廃止となっており、その理由が「乗降人数が少ないため廃止」となっています。たしかに少ないのだと思いますが、これは単純にルートが変わって通過しなくなるからバス停を廃止するという意図ではないのでしょうか。本資料が今後残っていくものとして、お尋ねでございます。

会長

今後ご担当者が変わった際にも誤解を生まないよう、資料には正しい記載をしておいたほうが良いと思います。いまの表記では、利用者数が少ないという理由であれば、ほかにも廃止すべきところはあるといったような誤解を生む可能性もあるため、乗降の少なさ、かつルート変更の総合評価でバス停を廃止するというように追記したほうが分かりやすいと思います。

事務局

ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますので、資料に追記いたします。

会長

その他の部分についても、説明が不足しているところがあれば、別の人が見てもわかるようにしていただくと助かります。

委員

新設のバス停について質問です。例えば、北部線のルートで行きは右回りのトライアル水巻店で降りて、買い物をして帰りは左回りのマックスバリュ水巻店まで歩かなければならないのでしょうか。買い物の重たい荷物を持って反対側まで歩かなければならないのは負担になるのではないかと思いました。

事務局

ここは4車線の県道で中央分離帯がありますので、両方向で同じバス停に入ることが困難であり、今回は走行距離を短くすることを優先して、例えば北部線の右回りはトライアル、左回りはマックスバリュの方に入るというルートを現時点では設定しております。ただ、今回施設内へのバス停設置は買い物客の負担を減らす目的がありますので、いろいろなご意見をいただきながら、もしそういったニーズが多ければ、両方向で双方の施設に停まることも検討したいと考えています。

会長

双方の施設に停まるよう利便性を上げようとする、運行ルートが長くなり、所用時間が増え、運行本数が減ってしまう懸念もあり、どちらかを取るとどちらかが減るというトレードオフの関係になると思います。その点について、実証運行の中で少しパターンを変えて運行してみるなど、ご意見いただきながら柔軟に対応できれば良いと思います。

委員

バス車両の大きさについて2点お伺いします。

1点目に、朝夕の現行の南部循環線について、最大でどれぐらいの人数が乗っていて、今後自家用有償旅客運送するバスはどれぐらいの大きさなのか教えてください。

2点目に、無料バスの年齢制限なくすることで、利用者数が大きく増えた場合の想定をどう考えているのか教えてください。

事務局

1点目について、現行南部循環線の利用者数は最大でも20人以下と把握しています。代替運行では、定員25名のマイクロバスで運行予定ですので、その点は十分カバーできると考えています。

2点目については、不明確なところではありますが、日中の運行になりますので、利用者数は大幅には増えないと想定しています。現行福祉バスの利用状況も、先ほど議員からお話がありましたように、1便目の利用者数は多いですが、それ以降はそこまで多くないような状況もありますので、運行開始してから状況を見て判断したいと考えています。

委員

今後の自家用有償旅客運送と福祉バスの検討のスケジュール感を教えてください。

事務局

12月末～1月初旬の次回公共交通会議で最終案について承認いただき、2月初旬に国へ申請手続き、来年4月に自家用有償旅客運送の運行開始の流れで予定しています。

次回会議までにダイヤなど最終案に向けた検討を行います。その途中経過をメール等でご報告したいと考えています。その際にまたご意見、アドバイス等いただければと思います。

会長

私から1点だけ、南部循環線の代替路線ルート図について、左下に10番八所神社とあり、その下に路線が伸びているのは何か理由があるのでしょうか。

事務局

この線は、現行福祉バスがこの場所でUターンしていますので、それを活用したルートであることを示しています。

それから補足ですが、先日遠賀観光バス様よりご提案があり、南部循環線については別の箇所でもUターンしやすい場所があるので、ルートを変えてみてはどうかというご提案もありましたので、ここは見直しが入る可能性もあります。

会長

わかりました。ありがとうございます。

(2) 住民アンケート実施内容について

会長

では、次の議題(2)住民アンケートの実施内容について、事務局の方から説明をよろしく願います。

事務局

では、アンケートの内容に入る前に、まずはお手元の水巻町地域公共交通計画 抜粋資料をご確認ください。こちらは計画の施策を評価する数値指標を表したものになりますが、現況値がR6に調査実施予定となっている項目がございます。この満足度評価について、現況値を調査するアンケートを実施したいと考えています。アンケートの詳細な内容について、株式会社福山コンサルタントより説明させていただきます。

～ 事務局（福山コンサルタント）より会議資料の説明 ～

会長

アンケートの中でお気づきの点、ご質問をお願いします。

委員

アンケート調査票について、バスに対する設問になっていますが、JRが入っていないのはなぜでしょうか。公共交通はバスだけではないと思います。

事務局

今回はバスの再編を見据えているということもありましたので、アンケートの内容をできるだけ絞り込むためにも、バスに特化した形でのアンケートとなっています。

委員

公共交通全般に関する調査をするのであればJRも含めて設問すべきと思いました。

もう1点お伺いしたいのが、利用者アンケート調査について、具体的にどのような調査方法を考えられていますでしょうか。バス車内に調査員が1日中乗って、座っている方に説明して回収するまで、どのように想定されているのか、バスの安全運行上気にしています。

事務局

基本的には調査員1人が1日中バスに乗るという形を考えておりますが、具体的な調査方法は後日調整させていただく必要があるかと思っております。おそらくその場でお聞きして答えていただく

のは難しいと思っていますので、実際にはその場では調査票を配布するだけになると考えています。概略だけ説明したうえでアンケート調査票をお渡しし、後日ご自宅で回答いただいたものを郵送、もしくは次回乗車時に回収箱に入れていただくような形で対応させていただければと考えています。

委員

走行中のバス車内で、どのタイミングで話しかけるのか難しいところがあると思いますので、もう少し有効な方法をご検討いただければと思います。

確実なのは、バス停で配布されるのが一番良い方法だと思います。

事務局

調査員がバス停での停車中に降りて、乗客が乗るタイミングでお願いしますという形で、アンケートをお渡しするのが良いと思っています。

委員

その点は改めてご検討いただければと思います。

最初の質問に戻りますが、やはり行政的な立場から言えば、公共交通というくりにするのであれば、市営バスに特化するのではなく、JRも設問に入れていただければと思います。

会長

JR 鉄道利用者の方を全くの対象外にはできないと思いますので、いまのご指摘について検討いただければと思います。住民アンケートのほうは改善の余地があるのかもしれないので、より広い意見を収集するためにも可能な範囲で取り入れていただければと思います。

委員

鉄道利用者に対しては、WEB 回答フォームにアクセスする二次元コードを用意して、水巻駅前に調査員が立って乗客の方に「二次元コードからアンケートをお願いします」と言って配布する方法もあると考えます。

委員

タクシーの場合、モニター調査で乗務員の評価をされる機会があります。乗務員も特定され、良い点も悪い点もすべてご意見として挙がってきます。乗務員の態度の改善以外にも、設備の導入等一般市民のお客さんの要望を受けて改善してきた経緯があります。

会長

今回の調査は、計画目標の数値指標の目標値を設定する目的もあると捉えていますので、今後PDCAを回していくためにも重要と考えます。また、この数値目標を決めた上でどれくらい改善したかが数年後の議論となると思いますので、目標値を決めるための的確なアンケートをやっていただければと思います。

私の方から1点質問させていただきます。計画目標の数値指標の中に「公共交通の利便性に関する満足度評価」とありますが、アンケート結果からどのように算出するのでしょうか。アンケート(資料p3)の問7、問8、問11にたくさん満足に関する項目がありますが、全部の項目を平均するイメージでしょうか。

事務局

現時点では各設問の「シ.総合的な利用のしやすさ」を集計対象としたいと考えています。上のア～サまでは今後の公共交通の施策に向けて活用したいと思っています。

会長

わかりました。その場合に、先ほどのご発言のとおり、バスだけで満足度を評価して良いのかという問題があると思います。JR 利用者の評価項目については何か工夫の余地があるでしょうか。念のためお尋ねします。

事務局

ご指摘を踏まえ、結論としては JR も設問に追加したいと思います。JR は町としてコントロールできない部分であるため、今回の評価項目に入れていませんでしたが、今回満足度を調査して今後の要望などに活用するなど、その後の活用方法については検討したいと思います。

会長

わかりました。漏れがないように網羅的に調査していただければと思います。

あまりアンコントロール、コントロールで評価することを気にせず、まずは公共交通全体として総合的な評価をしたうえで、次に指標を設定するときに PDCA で回せば良いのではないかと思います。

委員

1 点要望させていただければと思います。おそらくアンケートの前段に趣旨・目的の説明文が添付されると思うのですが、今回の場合は、市営バス南部循環線が廃止し、それに伴いコミュニティバスを導入することで、より利便性の高い形へ移行しますという説明を入れていただけると、回答者の方にもご理解いただければと思います。

そうすると、資料 p3 の問 8 に「北九州市営バス（南部循環線）の利便性向上に向けて重要と思う項目を…」という設問について、半年後に廃止するのに利便性向上という表現が矛盾しているように思いますので、この表記を工夫していただければと思います。

会長

南部循環線の廃止について、現時点で住民の方にごくまで情報を開示されているのでしょうか。

事務局

アンケート調査開始時には、R7.4 に南部循環線が町運営となることを広報で周知する予定です。

会長

わかりました。事務局側の丁寧なコミュニケーションによって利用者の方の理解が得られるよう、よろしく願いいたします。コミュニケーションを正しくとることができれば、正しい情報が得られますから、相互理解しながら調査していただければと思います。

委員

2 ページ目の問 2 について、「同居のご家族のあなたから見た続柄」という表現はもう少し分かりやすい表現にしてはいかがでしょうか。

また、3 ページ目の満足度評価は 5 段階評価となっていますが、私の経験上、大体の方は「どちらでもない」と回答する傾向にあり、結果満足度に差が出ない場合も考えられます。今回は満足度を調査する目的がありますので、「どちらでもない」を削除してしまって、4 択の中で満足しているか否かのどちらかに振れるようなやり方もあると思いました。

それから、問 12 の自由意見についても、回答例を記載しておいた方が良いと思いました。

事務局

おっしゃるとおり、文言の表現については修正いたします。満足度評価の「どちらでもない」を削除するかどうかは内部で検討いたします。

オブザーバー

問 5 「利用頻度」について、「4. ほとんど利用しない」は全く利用しない方も含まれると思いますが、利用しない方が問 7 の満足度を回答する際に、利用しないけど利用する立場で乗車運賃や乗り心地等について推測で回答することになると考えられます。そうすると、アンケートの質の担保に影響が出ると思いますので、利用しない方は回答しなくて良いというようにご検討いただければと思います。ご提案までです。

事務局

実はこの設問には意図がありまして、利用しない方にも満足度について回答してもらい、不満として挙がってきた項目を利用しない理由として整理したいという思いがあります。ただ、ご指摘のとおり、この設問文をそのまま読むと、本来の意図が伝わらずに誤回答となる恐れがあるということが分かりましたので、設問のやり方は修正したいと思います。

会長

宿題としてよろしくお願いします。

委員

問3の小学校区について、「えぶり小学校」がひらがな表記になっていますが、木へんに数字の八で杓(えぶり)という漢字がありますので、漢字表記にしてはいかがでしょうか。町民としては若干違和感があります。

会長

町民の方からのご指摘ですので、修正お願いいたします。

他に何かございますか。後日でも構いませんので、お気づきの点がありましたら、メール等で事務局のほうへご連絡いただければと思います。

では、本日は特に承認事項はありませんので、議題2については終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。

3. その他

司会進行

寺町先生、進行ありがとうございました。それでは最後に次第3のその他ですが、事務局からは特にはございませんが、委員の皆さんからのご意見、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

ないようですので、これをもちまして令和6年度第2回地域公共交通会議を閉会させていただきます。お忙しい中お集まりいただきありがとうございました。