

会 議 録		
会議名	第 46 回日野市地域公共交通会議	
日時	令和 6 年 2 月 8 日(木)10 : 00 から 11 : 30 まで	
会場	日野市役所本庁舎 505 会議室 / Web 会議 (Zoom)	
出席者	委員	別紙のとおり
	事務局	都市計画課 浅川課長、村林係長、伴登主任、亀之園主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) 令和 5 年度補正予算について (協議事項)</p> <p>(2) 令和 5 年利用状況(4 月~12 月まで) (報告事項)</p> <p>(3) 地域協働型交通の導入検討について (協議事項)</p> <p>(4) デマンド交通の導入検討について (協議事項)</p> <p>(5) モデル地域におけるボランティア交通の運行について (報告事項)</p> <p>(6) 令和 6 年度事業計画・予算について (協議事項)</p> <p>(7) ミニバス南平路線のバス停新設計画について (報告事項)</p> <p>(8) ワゴンタクシー「東豊田 3 丁目」停留所の移設について (報告事項)</p> <p>(9) その他 (報告事項)</p>	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	0 名	
<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ(会長)</p> <p>3. 議事</p> <p>(1)令和5年度補正予算について(協議事項)</p> <p>事務局から説明 (資料 1 令和 5 年度補正予算書(案))</p> <p><議決></p> <p>【会長】</p> <p>・令和 5 年度補正予算書案について異議ないか。</p> <p>【委員】</p> <p>《異議なし》</p> <p>【会長】</p> <p>・令和 5 年度補正予算書について承認した。</p> <p>(2)令和5年利用状況(4 月~12 月)について(報告事項)</p> <p>事務局から説明 (資料 3 パワーポイント資料)</p> <p>【会長】</p> <p>ただいまの報告事項について、ご意見・ご質問を受け付けます。</p> <p>【委員】</p> <p>なし</p>		

(3)地域協働型交通の導入検討について(路線バス立 66 代替)(協議事項)

事務局から説明 (資料 3 パワーポイント資料)

【会長】

ただ今の説明について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

地域組織が立ち上がったということで、どういう方々がメンバーでしょうか。

【事務局】

今 5 名の方々に組織されており、地域の老人会の会長さんや自治会の役員さん、また、お母様やお父様が移動にお困りでなんとかしたいという娘様がいらっしゃるというような形で、女性・男性含めて 5 名の方がいらっしゃいます。

【委員】

わかりました。

【会長】

他にご意見・ご質問いただきたいと思います。

【委員】

車両は車いすで乗車可能なバリアフリー対応という形で予定をされているということですが、まだ決まってはいるかと思いますが、イメージとしてはワゴンタクシーくらいのサイズですか。

今の丘陵地ワゴンタクシーは多分車いす対応ではないのかなと思いますが。

【事務局】

他市の交通を見ましてもミニバンタイプのものやハイエースタイプのものでありますので、そういったワゴンタクシータイプのをまず想定はしております。

【会長】

他にご質問など無いようでございますので、お諮りいたします。

<議決>

【会長】

・地域協働型交通の導入検討について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

・地域協働型交通の導入検討について承認した。

(4)デマンド交通の導入検討について(協議事項)

事務局から説明 (資料 3 パワーポイント資料)

【会長】

ただ今の説明について、ご意見・ご質問をいただきたいと思います。
ご意見・ご質問がないようでございますので、お諮りいたします。

＜議決＞

【会長】

- ・デマンド交通の導入検討について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

- ・デマンド交通の導入検討について承認した。

(5)モデル地域における住民ボランティア型交通の検討について(報告事項)

事務局から説明（資料3 パワーポイント資料）

【会長】

ただ今の報告について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

これまでの説明として地域協働型交通、デマンド交通、住民ボランティア型交通の運行検討がありました。体系的には交通空白地域をどのようにフォローするかというところは共通していると思います。住民ボランティア型交通を導入する背景として、道が狭いから厳しいということは分かりますが、地域協働型交通、デマンド交通と他の手法の説明がありました。これをどのような背景があった上で対応を変えているのかの説明をお願いします。

【事務局】

いろいろな交通の名称があり、わかりにくい部分があると思います。スライド7ページをご覧ください。

まず、地域協働型交通は、日野市と交通を希望する地域の皆様と一緒に検討していく交通ということで名付けている名称です。基準運行サービス概要の⑥のとおり、定時定路線や区域運行型が考えられます。

それは地域の皆様の需要や希望等で運行計画を定めていただくこととして、ガイドラインに記載されています。それが地域協働型交通となります。先ほどの「立 66」廃止地域については、交通空白地域になってしまったので地域の皆様と検討していくという意味で地域協働型交通という風に言わせていただいております。

一方デマンド交通の内容をご説明させて頂きましたけれども、スライド11ページをご覧ください。これは日野市の地域公共交通連携総合計画に定めた事業でもありますので、過去から継続的に検討しているという事業です。まだ日野市ではデマンド交通の実績はありませんが、ミニバスの運行が難しいような地域や、ワゴンタクシーでも難しいような場合の区域運行を表しています。タクシー事業者の皆様には運行していただくような区域運行ができないかというところで継続的に検討してきたところがございます。

いろいろな交通名があり、いずれも並行して検討しているという状況となっております。

【委員】

なんとなく理解したのは、地域協働型交通は元々路線バスがあり、定時定路線の地域だったので何となく近いような運行をしようかと、一方でデマンド交通は何も交通がなかった地域

に対する検討なのでデマンドのようなフリーに近いような、定時定路線とは反対のような路線を採択したという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

補足いたします。(3)地域協働型交通は、日野市の新たな交通空白地対策として今後導入する交通は、この地域協働型交通で対応して行こうと思っているものです。

地域協働型交通は、定時定路線やデマンド型交通も含めてその地域の方々が一番使いやすい交通の運行計画を作成して運行していくという交通になります。

デマンド型交通は日野市では取り入れていない新たな種類の交通でありましたので、事前に交通事業者さんの意見を伺いながら、導入するための準備を進めてきたところです。

基本的には、この地域協働型交通の中の選択肢の1つとして、デマンド型交通を検討しているという状況です。

【事務局】

補足の補足をさせていただきます。

まず今までの既存の公共交通は、京王バスさんが運行している一般路線バス、日野市ミニバス、丘陵地ワゴンタクシーの3つの交通が基本的な交通の手段です。

しかし、その3つの方法では公共交通として網羅が難しいという状況がありましたので、基本的にそれ以外の交通の種類として地域協働型交通というものの、大きな括りをまずは定めたというところです。

今日の説明の順番が混乱を招いてしまったかと省みていますが、今後は地域協働型交通の方にシフトするという考え方です。まずそれについて地域協働型交通でこれから空白地域の解消を行っていきますということで、先ほどご承認頂きました。その地域協働型交通の選択肢の一つとしてデマンド交通があります。デマンド交通の導入の検討に関して、一番大事なのが、タクシー事業者さんと競合しないようにするということです。よって、まずデマンド交通を検討していく上では、前もって市内の事業者さん全員に集まっていただいて、このデマンド交通ってどうお考えでしょうかと、忌憚のない意見交換をさせて頂きました。そうしたところ先ほど説明した通り絶対反対ということではありませんでしたが、一定程度すみ分けをすればまあいいんじゃないでしょうかというのが総論でした。

これから進めていくことは、基本的にそのタクシー事業者さんから概ねのご了解をいただいたので、デマンド交通も地域協働型交通の中の手法の1つとして考えていきますということです。

ボランティア型交通の検討については、令和2年に地域協働型交通ガイドラインを策定する前から、この南平5丁目地域に交通を導入するには、どのような方法があるかと検討をしていました。その結果、ボランティア交通の導入なら実現出来そうであるということで、先行して地元の皆さんと調整をさせて頂いておりました。先ほど、その経緯の説明をさせて頂きました。

完結に申し上げますと、頓挫してしまったということです。今まで数年に渡り調整をさせて頂いておりましたが、自治会の役員会にも出席させて頂いているいろいろ話はさせて頂きましたが、ボランティアでは基本的に難しいということで、ではどう対応しようかというところでした。しかし、だんだん機運も落ちてきてしまったっていうような状況でありました。

いったんここで 1 回辞めるわけではありませんが、積極的にやっていくのではなくて地元の機運が再度高まるまでちょっと待ちましょうという状況にさせていただければなということでございます。

頓挫という言い方も少しオーバーではありますが、機運が再度高まるまで静観しているのではなくて年に何回か自治会の方に入らせていただいて、ご意見とか様子とかを伺いながら機運は高めていきたいということは考えております。

【会長】

ありがとうございます。補足と補足がありましたけれど、委員、よろしいでしょうか。

【委員】

地域協働型交通と住民ボランティア型交通は組織の形態であって、デマンド交通は手段ということでしょうか。

【事務局】

そうですね、その通りです。

【会長】

他にご意見・ご質問はございませんでしょうか。

【委員】

今のご説明で何となくは理解しましたが、確認ということで地域協働型交通の検討でこの地域でバスが実質廃止になったため、今後地域協働型交通を導入していくということの検討をしているということだと思います。それを実際どういった形でやっていくかということを検討しているわけですが、それを実際どういった形でやっていくかという質問で、手段の 1 つとしてこのデマンド交通というのを想定しているという理解でよいでしょうか。

【事務局】

そうです。おっしゃるとおり手段の 1 つとしてのデマンド交通ということになります。

【委員】

わかりました。ありがとうございます。

【委員】

事務局の説明で、路線バス・ミニバス・ワゴンタクシーという今までのスキームに加えて、地域協働型交通で対応していくということで、地域協働型交通というのは行政補助費 600 万以内という条件の中で検討する方向はいろいろあって、今までのような乗り合い(定時定路線)かもしれないし、デマンド(区域運行)かもしれないということかなと理解しました。

路線バス・ミニバス・ワゴンタクシー・デマンドは、基本的にはバス会社かタクシー会社に委託してプロのドライバーに運行を担ってもらう交通となります。一方で、この(5)住民ボランティア型というのはハンドルを握るのはそういう運行のプロではなく、地域の方たちで出し合っていくようなイメージでいいですか。

【事務局】

おっしゃる通りでございます。簡潔な説明ありがとうございました。

【委員】

住民ボランティア型交通を検討していた南平 5 丁目について、一番橋のところから車両が入って行けるのではないかと思います。公共交通の導入への障害が何かあるのでしょうか。

【事務局】

画面をご覧ください。これが一番橋でこれが浅川です。堤防に沿ったところに日野市道があります。ここは問題なく通行できます。しかし、この辺りの幅員が狭くて車両制限の基準を満たせないような部分があるということです。この部分をなんとかすれば、ワゴンタクシーなどタイプの車両は通すことは可能です。平成 20 何年に、この地域の道路幅員を調査しました。車両制限令をクリアできない部分がここでした。

国土交通省の河川事務所の方と調整をさせていただいたこともあります。河川区域の中に道路を入れさせてくださいという主旨で協議させていただいたんですけれども、基本的にここは堤防なのでその堤防を削って道路にするっていうことは河川の管理上認められないということがありました。

よって、その狭い部分の改良は断念したという経緯がございます。

一方で、道路を挟んで河川側とは反対側に民地があります。民地の方を買収して道路を造るという検討もあり、民地の所有者さんに打診をさせていただいたこともあります。合意に至らなかったという経過がございます。

従いまして、この地域にワゴンタクシーが導入出来ないかと検討はしていたんですけれども、どうしても法的な基準上クリアできなかったという要因がございます。

そのような検討結果をふまえ、既存交通のミニバスやワゴンタクシーの公共交通が乗り入れできないとすると、他の手法はないかということで、3 自治会でボランティアを募って工夫してボランティア交通を走らせようと地域の方々と協議の方をさせていただいてきていました。

最初に、運行などのボランティアができますかという内容でアンケート取らせていただいて、70 人ぐらいの方がボランティアやりますよという結果が出ました。その結果をふまえて、市としても実現できる可能性があると感じ、改めてボランティア交通の実施組織結成に向けた会合を開かせていただきました。

しかし、実際にふたを開けてみたら、やっぱり難しいとおっしゃられる方が多くて、実際にボランティアが可能な方が 1 人か 2 人くらいしかいないような結果でした。1 人や 2 人では難しいというところがありましたので、いろいろ調整の方はさせていただいたんですけれども、中々合意に至らなくて今日に至ったということが過去の経過となります。

【会長】

他にご意見・ご質問いただきたいと思います。

【委員】

先ほどの京王バスさんの話を聞いていて分からなくなってきました。

地域協働型交通というものは、住民の方のボランティア的ドライバーの方の運行というのをベースにして考えていると、もしそういうのが基本であると考えた時に、一方でこのデマンド交通の話はどちらかというとうどういうシステムをどういう風に入れるかによって変わってくるんですけど、例えば他市ではいろいろなデマンドのシステムを導入しているので、例えばあるシステムを導入して実際の運行は地元のタクシー会社さんに委託をしてプロが運行をするようなやり方をしたりしています。

それはそれですごくいいと思いますけれども、とにかくデマンド交通みたいなのが結構使えるっていう話になってきたら、むしろ基本どこも地域協働型交通で展開していくという話があ

る一方で、実はデマンド交通を広く空白地域に入れるという方向もありうるのかなと思います。

そうするとさっきの地域協働型交通で行きますっていう話とデマンド交通を導入しますっていう話は矛盾っていうわけじゃないんですけど少しあってないところもあるのかなと感じます。そこが混乱しているんですけどもどういう風に考えたらよろしいのでしょうか。

【事務局】

スライド 9 ページ目をご覧ください。まずこの地域協働型交通ガイドラインに従っていくこととなりますが、地域の皆様の組織が結成されて運行計画を定めていただきます。その中で乗り合い型交通として運行計画の策定が可能かということで、Yes になった場合は地域協働型交通として定時定路線型やデマンド型かという手段を選んでいくわけです。

ただこの②のところでも乗り合い型交通として運行計画策定が可能ではないというような内容になった場合、右の No に行きまして、道路運送法によらない地域の方がボランティアで運賃は実費程度ということでボランティア型交通で対応するか、タクシーを相乗りしていくような別の手段を検討してするということとなります。

【委員】

ということは、この地域協働型交通というのは、必ずしも住民ボランティア型ではないってことですか。

【事務局】

はい、イコールではないです。

【委員】

この運行計画の策定のときに、場合によっては先ほどのデマンド交通を含めた交通手段の検討が入ってくるっていうこともあるでしょうし、もしかしたらそもそもこれ最初の既存交通活用の対応っていうところでデマンド交通が既存交通になるような、定着したらそちらの方に流れるっていう選択肢、そういう理解でよろしいですかね。

【事務局】

はい、運行計画をまず検討して行きながら乗合型かそうでないかというところで手段が分かれていくということになります。

【委員】

ありがとうございます。

【会長】

他にご意見・ご質問いただきたいと思います。

特になければ、私から意見を申し上げます。今の委員のご質問にもありましたが、地域協働型交通、デマンド交通、ボランティア型交通について、もう少し整理していく必要があるかと感じます。他にご意見がないようでしたら次に進めさせていただきます。

(6)令和6年度事業計画・予算について(協議事項)

事務局から説明 (資料 2 令和 6 年度予算書(案))

【会長】

ただ今のご説明についてご意見・ご質問をいただきたいと思います。

【委員】

令和6年度事業のバス・タクシー乗降環境整備という部分で、私は昨年10月頃、高幡不動駅から豊田駅までタクシーを使う用事がありました。車いすのままタクシーに乗らせていただきました。車両はトヨタのジャパンタクシーさんです。横から乗るタイプなので、タクシーの運転士の方とお話をしながら乗りました。

やはりタクシーの運転士の皆さん、どこに最終的に着けるかを非常に苦慮されているということで、このジャパンタクシーは後ろから乗るタイプではないので、横づけで段差にスロープをひっかけるような形で乗り降りします。勾配・傾斜を緩くするためにそういった方法を取るわけですけれども、横付けできるところがなくて中々降りる場所が困るという状況があると思います。

豊田駅周辺で降ろしてもらうため、イオンのタクシー乗降場所を使おうか、豊田駅のロータリーまで行こうかっていう話をしていました。結果的にはイオンの交差点からロータリーに向かう途中の所でスロープが引っ掛けられそうなところで降ろしてもらったという経験があります。

ぜひドライバーの皆さんが苦慮されているような実情もしっかりと確認していただきながら環境整備を進めていただいた方が、より使いやすい環境になると思います。

車いすを使う我々もできるだけ傾斜が少なく乗り降りが安全にできる場所が設置されるといいかなと思いますし、バスと共同で使えるかどうかはわかりませんが、そういったところも含めてご検討いただけるとありがたいなと思いました。

【会長】

今の意見を踏まえて関係機関と協議を進めるように、事務局にはお願いします。

他にご意見・ご質問があれば受け付けます。

【委員】

車いすが後ろから乗れる車として、セレナとシエンタ4台ぐらいは用意してあります。ぜひご利用いただければと思います。

【会長】

他にご意見・ご質問ございませんか。

<議決>

【会長】

・令和6年度事業計画・予算について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

・令和6年度事業計画・予算について承認した。

(7)ミニバス南平路線のバス停新設計画について(協議事項)

事務局から説明(資料3 パワーポイント資料)

【会長】

ありがとうございます。

ただ今の説明についてご意見・ご質問はございませんか。

<議決>

【会長】

・ミニバス南平路線のバス停新設計画について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

・ミニバス南平路線のバス停新設計画について承認した。

(8)ワゴンタクシー「東豊田3丁目」停留所の移設について(報告事項)

事務局から説明(資料3 パワーポイント資料)

【会長】

ただ今の報告について、ご意見・ご質問をいただきたいと思います。

次第のタイトルと、スライドのタイトルが異なっているようです。今回の報告内容は、停留所の移設ということでよろしいですか。

【事務局】

失礼いたしました。今回に関しては停留所の移設です。(会議後、次第タイトル訂正)

【会長】

今回の議事としては停留所の移設ということよろしいですね。

他にご意見・ご質問がないようであれば次に進みます。

(9)その他(報告事項)

事務局から説明(資料3 パワーポイント資料)

【会長】

ただ今のご報告について、ご意見・ご質問があれば受け付けます。

無いようであれば、最後に全体を通して何かご意見・ご質問がございましたらよろしく願いいたします。

【委員】

昨年7月14日に開催された、前回の会議に置きまして、シルバーパスのコミュニティバスの取り扱いについて私から発言させていただきましたけれども、内容に誤りがありましたので訂正してお詫び申し上げたいと思います。

前回の会議に置きまして、私からコミュニティバスにシルバーパスが使えない理由としまして、「平成20何年度ぐらいに、東京都の中で答弁がされ、基本的にはその時の答弁の中で自治体から公費の負担があつて自治体から依頼のあつたもの、つまりコミュニティバスについては、シルバーパスは使えないようにしましょうということになりました」と、発言しましたが、この内容は誤りでございます。

正しくは、平成 20 年の都議会では、「コミュニティバスのうち、一般のバス路線と同等の運賃を設定しているものについては、区市町村とバス事業者の協議が調った場合は、シルバーパスで乗車できるようになっている。」と答弁されており、コミュニティバスについて、一律にシルバーパスが使えないということではございません。

前回会議で、私が述べようとしたことは、予算の制約がある中、現在、公費の負担があるものについては、シルバーパスの運賃補償の対象外としている、ということを申し上げたかったところですが、都議会での答弁とも混同した発言をし、当会議の皆様をはじめ、東京都及び関係者の皆様に多大なご迷惑をおかけすることとなりました。ここにお詫びして訂正させていただきます。よろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。事務局から何か発言があればお願いします。

【事務局】

前回会議でのご発言の訂正ということでしたが、市としては分かりやすく説明していただいたと感じております。

シルバーパスを使える路線に関しては、補填金といいますか補償金が東京都さんから出ています。ただし、新規にミニバス路線を導入した場合は、その補填がありませんということになっているということです。ただし、自治体とバス事業者が協議すればシルバーパス使えるようになるということとのことです。

ですから、新規にミニバス路線を導入した場合であってもシルバーパスが使えない訳ではないと東京都さんは言っていると思いますが、要は日野市で言うと日野市と京王バスさんとの間での協議とは何かということになります。それはすばり費用負担の協議ということになります。市が新規にミニバス路線を導入する場合に、日野市が京王バスさんに対して、東京都から入らないシルバーパス補償金分を補填すれば、ミニバスの新規路線にシルバーパスが使えるようになるということになります。

よって、7月の前回会議でのご発言は分かりやすく説明していただいたと私たちは解釈しています。ここで改めて訂正はされましたけれども、実態はそういうことでございますので逆に感謝申し上げます。

【会長】

事業者としての立場からのご意見いただきたいと思います。

【委員】

事務局と同じような話になりますが、シルバーパスに関しての本質的な課題がその補填の考え方だという風に思っております。

ご利用の方がお支払いにならない代わりにだれが運行に掛かる経費を負担するのかという中で、使えるか使えないかということであれば使えるようにすることは簡単なんですけれども、それは正直かなりの額になります。日野市さんにとってもそうであると思いますし、仮に日野市さんが負担できないということであれば当社になりますけれども、とても負担できる範囲の金額ではないということで、実質的には使えるように出来ないという状況になっていると思います。先ほど、訂正のご発言が委員からありましたが、本質的なところに関しては間違いはないという風に認識をしております。

シルバーパスは良いものであると思いますが、その制度に関してはまだ課題があると思っています。今日の議題の中でも乗降人数を調査するというようなお話がありましたが、そういうものをしながら課題解決していかないと公共交通の足かせになってしまうと言いきかもしませんが、大きな問題になるのかなという風に認識をしております。

【会長】

ありがとうございます。他にございますか。

【委員】

1つがミニバスの乗降数カウントシステムについて、非常に素晴らしいシステムを入れるということかと思うんですけども、これはどの程度のデータが取れるのでしょうか。

乗車・降車の人数が分かり、それを蓄積してオフラインで後でわかるってということなのか、あるいはオンラインでリアルタイムでこのバス停から何人乗って何人降りたというのがわかるのか、属性がわかるのか、教えていただければと思います。

【会長】

事務局お願いいたします。

【事務局】

カウントシステムに関しましては属性はわからないような形になっております。カメラにセンサーが付いておりまして、入口と出口の通った人をカウントするというようなものでございます。

バス停ごとに出入りが分かるシステムとなっておりまして、弱点としてはエンジンが掛かっていないとその仕組みが動かないということがあるようなので、エンジンがかかっている間の乗降客数をカウントするという仕組みとなります。

また情報の取得は、1日後にWEBを通してバス停ごとの利用者数が把握できるというようなものでございます。

【会長】

今の事務局の回答でよろしいですか。

【委員】

わかりました。オンラインでリアルタイムでわかるわけではないってことですよね。

【事務局】

はい、次の日にわかるという仕組みになっています。

【委員】

わかりました。それでもものすごい大進歩だと思います。

【会長】

他にご意見・ご質問、全体を通してございましたら、お願いします。

【委員】

全体を通してということで、会議の議事とは関係ないんですけども、今週月曜日には雪が降りまして、当社バスにおいても雪の影響で運休を余儀なくされたということがございました。

日野市内におきましても百草団地への輸送に関して昨日の午前中まで運休するような状態となっております。

バスが運休してしまう理由ですけれども、雪や凍結によって走行ができないですとか安全を確保できないということがあります。

もう 1 つ大きなポイントとして、バスは走行できる状況ではあるが車道上で何かトラブルがあることがございます。今回の雪では、百草団地の路線上で電柱が倒れてしまう事態がありました。電柱が倒れることや倒木なども運休の原因になります。一番多いのが自家用車のスリップや交差点の真ん中でひっくり返るなどにより、道路が走れなくなって結果的にバスも運休するということがございます。

雪の日は、道路管理者の方々は除雪をしてくださっており、本当に頭の下がる思いです。一方でこのようなことがあるということで、雪がある日はメディアとかで、転ぶのに気を付けて歩きましょうという啓発があると思いますが、もう 1 つの啓発として、雪対策をしていない車でお出かけするのはやめましょうということの啓発をぜひ意識していただきたいなと思います。今日は様々な団体の代表の方がいらっしゃっていると思います。それぞれ会議の内容をお持ち帰りになって広げる意味でも、お力添えいただければありがたいかなという風に思います。

【会長】

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

なければ本日の議題はすべて終了いたしました。

この後の進行につきましては、事務局にお返しいたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】

会長、委員の皆様ありがとうございました。次回の会議は令和 6 年 5 月 7 日に予定をしているところであります。よろしくお願いいいたします。

それでは以上を持ちまして本日の会議を終了させていただきます。長時間にわたりありがとうございました。