

平成 29 年度 第 3 回

丹波市地域公共交通活性化協議会
(丹波市地域公共交通会議)

議 事 録

閱覽用

1 開催日時 平成 30 年 3 月 5 日 (月) 午後 1 時 30 分 開会

2 開催場所 丹波市商工会 柏原支所

3 出席者 (委員)

北川 博 巳	会長	大野 亮 祐	副会長
本間 和 典	委員	足立 安 夫	委員
中 辻 剛	委員	中村 辰 雄	委員
大谷 健太郎	委員 [代理]	石田 光	委員
黒坂 公 晶	委員	竹内 崇 訓	委員
永井 正 伸	委員	山田 吉 晴	委員 [代理]
長田 貴	委員	駒谷 誠	委員

委員 14 名出席

(デマンド(予約)型乗合タクシー運営者) 藤本 泰 男

4 欠席者 畠 宏一郎 委員 中澤 秀明 委員
(オブザーバー) 正垣 あおい

5 会議に付した議題及び案件とその内容

1) 開 会

2) 会長あいさつ

3) 議 事

(1) デマンド交通の状況分析について

(2) 路線バスの利用増進の取り組みについて

(3) 「てくてく たんば」平成30年3月発行について

(4) デマンド(予約)型乗合タクシー
利用者20万人達成及び利用1,000回達成記念式典について

(5) その他

4) 閉 会

(事務局長)

只今から、平成 29 年度第 3 回の丹波市地域公共交通活性化協議会（丹波市地域公共交通会議）を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席を頂きまして有難うございます。本日、柏原神姫タクシー(株)会長の畠宏一郎様、公益財団法人兵庫県バス協会専務理事の中澤秀明様、オブザーバーの兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課副課長の正垣あおい様につきましては、事前に欠席のご連絡を受けております。

それでは以降の進行につきましては会長にお渡しを致します。どうぞよろしくお願い致します。

(会長)

皆さんこんにちは。本日もよろしくお願い致します。

公共交通について最近思う事ですが、全体をかなり俯瞰的に見なければ、一方が良くても一方が良くないとか、大変な状況になるという事がよくあります。丹波市ではデマンドが運行していますが、土地利用や高齢化等を見据えたうえで、色々な交通の体系をしっかりと考える必要があると思っております。来年度以降は、新病院の話や市の組織改編があるようなので、様々な変化があると思います。今日は、現状の課題等のもとより、将来に向けてのビジョン等も踏まえて、色々なご意見を頂ければと思いますのでよろしくお願い致します。

それでは、まず報告事項 1 デマンド交通の状況分析について、事務局から説明をお願いします。

[デマンド交通の状況分析について説明 資料：別紙 1～別紙 3]

(会長)

有難うございます。今の資料につきまして、何か確認事項等ありますか。

今回のポイントとしては、亡くなられた方が多く、その中にはかなりの頻度でご利用頂いていた方々が含まれるということです。そういう意味では、新規登録者を確保すべく、運転免許証を返納される方やまだ利用はされていなくても公共交通に少しでも関心を持たれている方達にもっと知って頂く必要があると考えます。また公共交通に関しては、実際に乗ってみると便利だという事がよく言われますので、頻繁にご利用を頂ける方々を育成する活動も課題です。これにつきましては、引き続き状況分析等をしながら次の行動を考えていきたいと思っておりますので、アイデア等ありましたらいつでも言って頂きたいと思っております。よろしく申し上げます。デマンド交通の状況分析については以上でよろしいですか。

それでは次に、路線バスの利用増進の取り組みについて、事務局から説明をお願いします。

[路線バスの利用増進の取り組みについて説明]

(会長)

有難うございます。車内装飾のデザインはいつもどうされているのですか。

(事務局)

デザインについては、デマンドのオペレーターに作成を依頼しています。また、車内の座席周り等に貼っている小さいシールについても、オペレーターの方が季節毎に作成しています。

(会長)

有難うございます。本当に有難いですね。車内装飾について何かご意見等ありますか。よろしいですか。次は春のイメージで、3月上旬から6月中旬までという事ですね。季節感を感じて乗ろうと言う雰囲気づくりは大切だと思いますので、引き続きよろしく願います。

路線バス関係ということで、バス事業者さんから何か報告等がありますか。

(委員)

営業エリアの各市町の交通会議に参加していますが、最近良く話が出るのが、移動困難者と言うのか、バス停まで遠い方や健康上の問題でバス停まで歩いて行けないという方々に対する対応をどうするのかという事です。それについては、市町村有償運送とか、丹波市で運行しているようなデマンド型タクシーの検討が良くされています。そういった意味では、丹波市は平成22年度からデマンドが運行しており、非常に先進的な事例だと思います。我々事業者としては、路線バスやJRのように広域的に走っている路線、地区内を走っているデマンド、そして有償運送とがうまく連携していけたらと考える所です。丹波市の交通会議でも以前から議論されている事ですし、私が参加している他の市町の交通会議の動きについてお話させて頂きました。

次に、丹波市地域の路線バスの状況について、篠山営業所長から説明致します。

(随行)

毎回利用状況等をお話ししていますが、あまり進展はなく、なかなか利用状況は変わりません。今後の検討事項としては、新病院移設に合わせた利用効率の良いダイヤ編成、もう1つは山南地域から新病院への思い切った新たなルートという所を考えており、少しでも乗車率のアップを狙っていく所存です。これを実現させるには、地域の方や行政の理解・協力が絶対に必要ですので、今後ともどうぞよろしくお願いしたいと思います。

(会長)

有難うございます。今後の交通会議の中で、デマンドだけでなくバスについても、課題やデータをしっかりと把握して、対策を立てて、協力関係を取りながら進めていければと思いますのでよろしくお願い致します。

路線バスでは、ラストワンマイルの問題をどうするのかという事がかなり言われていま

す。バス停までの1 kmから2 km位の距離を歩いて行ったり、自転車で行ったり、誰かに送ってもらったりが可能な人もいますが、それが難しい人も出てきているので、国の方もその政策をどうしようかという動きがあります。丹波市のデマンドの場合は、ドアツードアの形態なので、一種のラストワンマイルの政策を取っているような交通施策だと思いますが、それでも使いづらい人が出て来ているという話もあります。やはりそういう意味では、公共交通全体を俯瞰的に見る必要があります、バスも幹線の交通としてしっかり維持しながら、ドアツードアに近いもの、ドアツードアなもの、色々なものがあって公共交通が成り立つという所ですので、課題が多いようですが、身近なイメージ作りを含め、皆さんのご協力をよろしくお願ひしたいと思います。バスについては以上でよろしいですか。

それでは次に、「てくてくたんば」の発行について、事務局から説明をお願いします。

[「てくてくたんば」平成30年3月発行について説明]

(会長)

有難うございます。3月発行の「てくてくたんば」について、何か確認事項等ありますか。よろしいですか。それでは発行・配布の方をよろしくお願ひします。

それでは次に、デマンド(予約)型乗合タクシー利用者20万人達成及び利用1,000回達成記念式典について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

皆様には書面でご案内させて頂きましたけれども、昨年11月1日にデマンドの延べ利用者数が20万人を達成しまして、12月13日に記念式典を開催させて頂きました。本会からは会長、副会長にご出席をお世話になり、またデマンド会からも会長さん、副会長さんにご出席を頂き、20万人目のご利用者の方に記念品を贈って頂きました。ご出席を頂いた20万人目のご利用者様、また利用1,000回達成の4名のご利用者様からは、「大変有難い」という感謝のお声を頂きました。その中で「利用者の私達の方から、いつも安全な運行をして頂いているドライバーさんや予約受付をお世話になるオペレーターさんにこういう感謝的なものをしていくくらいです」というお声もありましたので、会長と相談した上でとなりますが、来年度に向けてドライバーさんやオペレーターさんに対して感謝状的なものの贈呈を考えて行けたらと思います。またお配りしている資料に、式典次第と広報記事、新聞記事を付けておりますので、ご覧頂ければと思います。

(会長)

有難うございます。利用者の方のインタビューの内容を見ますと、「オペレーターの方がはっきりと言ってくれて有難い」、「運転手さんの運転が上手い」、それから前回の式典のインタビューにも書いてありましたが、「乗りやすくて助かっている」、「運転手さんも気さくに対応してくれて使いやすい」ということもあると思います。運行・運営部門の方々が本当に一生懸命やって頂いているお陰でこのような形になっているので、是非感謝の気持ち

を込めて何かできたらと思います。利用者さんにそのように思っただご利用頂いているのは、本当に有難いと思いますので、引き続き安全運転、ちょっとした声掛け、オペレーターさんの心遣いとか配慮、そういうものも大切にしながらやっていければと思いますのでよろしくをお願いします。記念式典について何かありますか。

(委員)

利用 1,000 回は通算で、1,000 回以上使われた方は、22 年度に運行が始まってからずっと乗られているような方ですか？

(事務局)

平成 22 年度の運行開始から通算で利用 1,000 回になられた方という形にしております。

(委員)

1 回 300 円で 1,000 回だと 30 万円ということですので、よく考えたらマイカーよりかなり安いです。その様な見方をすれば、運転がちょっと心配な人はマイカーを手放して、もっとこちらを活用するというような利用はかなり有利だと思います。

(事務局)

今頂きましたご意見の内容につきましては、今後の地元説明会等で啓発をさせて頂けたらと考えます。

(会長)

その際には、公共交通全般について、いかにお話しするかが大事だと思いますので、タクシーの賢い使い方等、マイカーに乗らなくても何とかありますよというような所も強調して頂ければいいのではないかと思います。その他に何かありますか。

それでは次に、その他の事項ということで、まず 1 つ目は「公共交通網形成に向けた基礎調査報告」について、事務局から説明をお願いします。

[公共交通網形成に向けた基礎調査報告書について説明]

(会長)

有難うございます。これからの課題や現況も含め、色々なことをまとめて結構な量の調査報告書になったと思います。これについて何かお気づきの所とか疑問点等をお聞きしたいと思いますが如何ですか。

皆様のご意見を頂く前に、私の方から少し補足をさせていただきます。今回のようなデマンドのデータは貴重であると以前から言っておりましたが、運行開始から 7 年やってきて、やっと色々な大きなデータが作られ、ようやく分析等を出来るという状況に差し掛かって来たので、これをうまく活用することが何より大事なかなと思います。特に「主な施設の分

布状況」の項目ですが、このデータからは、丹波市の中で生活を維持するための大事な施設がどこに立地しているのかという所をまず見据えなければいけないという事だと思えます。最近の利用適正化とか立地適正化計画をして、主要施設をコンパクトにまとめて周辺に暮らしましょうという話もありますけれども、丹波市の場合は例えばそれがどこまで出来るかと考えますと、施設があつて、移動する手段があつて、それが車の両輪のように機能することによって、高齢の方も暮らし続けられる町づくり住まいづくりが可能になるのではないかと思います。買い物ができる施設、医療機関等が、旧町域の分布ではあるけれども、それぞれ機能しているという所をまず認識しないといけないと思えました。特に通院先としては、身近なかかりつけの医院に通っている方が結構おられるということも見て取れますし、何よりデマンドを運行してきて嬉しいのは、最近に通院より買い物利用等の方が多いいいことです。買い物ができる施設の位置等が見て取れますし、非常に示唆的なデータだと思えますので、その周辺の町づくりを考えて行く等を今後活かさなければいけないと思えます。地域の拠点として成り得るものだという認識を深めながら、デマンドもバス路線もタクシーの運行も考えて行ければと思えます。

また、「デマンド(予約)型乗合タクシーの利用状況」の項目については、今までは全体を通しての感想等を述べてきたのですが、今回は旧町域別の分析をして頂いて、利用において地域毎の特徴が出ていることも感じました。「利用頻度」では、特に80歳代や90歳以上の方の利用が多いので、これは高齢者の方の重要な移動手段であるという認識が出来る訳ですが、中にはやや若い世代の60歳代のご利用が多い所もあります。ですから、必要な人には本当に必要なものですし、若い人も利用している所を見ると、もう少し色々なやり方があるのではないのかという所も見て取れると思えます。それから「病院への交通調査」に病院への移動の問題についての基礎データが少し載っておりますので、どう考えて行くかという所が来年度辺りの宿題だろうと思えます。また、「移動支援策の利用状況」では、このように施策毎の利用状況を整理したものはあまりなかったと思うので、これも常にモニターしながら活かせればと考えています。

それから、「交通施策に関わる課題整理」の項目では、この7年間事業を行ってきた所の評価と課題がかなり出ていると思えます。丹波市のデマンドの特徴としては、評価と課題の1番目にありますように「高齢者の生活を支える交通手段である」ということですね。実際に80歳代以上の利用が多いという事でまず間違いなことだと思えます。それから、デマンドの位置付けについては、「路線バスと一般のタクシーの間を補完する乗り物である」ということが書いてあります。デマンド(予約)型乗合タクシーという名称で運行していますが、基本的には地域内での買い物や通院等の日常生活を助けるための交通手段であり、それは鉄道・路線バスと一般のタクシーの間を補完する位置付けとして機能しているということです。ただし、比較的高い地域間の移動のニーズへの対応については、定時的なサービスレベルを下げずに運行しようと思うと、かなり経費の増加が懸念されるので、その辺については慎重にやらざるを得ないと思えます。それを踏まえて、デマンドと路線バスとの役割分担をしっかりと考えていくこと、バスも地域の基幹交通としてしっかり機能している大事な交通手段だということ、そして駅から新病院までの路線バスの強化等も課題であるということが見て取れます。

また、福祉施策による移動支援との関係を構築していくという課題については、私も色々

やってきましたが、なかなか答えが見つからないのが現実です。実際に80歳の利用の方が10年後には90歳になられるわけですが、その90歳の方でもしっかりと利用できるのかどうかという課題が問題視されています。今日の高齢社会において、認知症や老老介護等の色々な話がある中で、人間としての機能を維持するという観点からも、自由に外出ができる環境を作っていくということが非常に大事であると思います。しかし、現状のデマンドで全て対応していくことは難しく、次の対応を考えて行かなくてはならないという事が問題であり、時間が掛かってでも新しい1つの交通手段として何が提供できるかを考えていければと思っています。

私の補足は以上ですが、報告書に関して何か質問等ありますか。

(委員)

非常に詳しい報告の内容で、すごく分かりやすいと思って見せてもらいました。報告書の「交通施策に関わる課題整理」の項目に関して、確認も含めて少し気になる部分をお話ししたいと思います。

まず、福祉施策による移動支援策との関係についての評価と課題についてですが、先程路線バス事業者さんが「移動困難者」という言葉を使われました。勿論デマンドのメインは高齢者だと思うのですが、福祉の範囲では、割合の多い高齢者だけではなくて、障害のある高齢者及び若年層の方々も含めてが「移動困難者」であり、福祉の施策による移動支援策の範囲に入っています。

次に「その他の交通手段の状況」の項目で、一般のタクシーと移動支援策ということで、福祉タクシー券、おでかけサポート、人工透析治療通院費助成の制度的な事が書かれているのですが、有償運送については、地域が限定されるのかも分かりませんが、あくまで公的なその他の制度の中に入っているのではないかと思います。ここに記載されていない理由を説明して頂きたいところです。

話の本題としては、公共交通というのは、対象の方が外へ出るという大前提で話されています。先程会長も言われましたが、高齢者の方の身体機能の維持であるとか精神的な活性化も含めて外へ出る事は大事だと思います。しかし、障害がある、高齢であるという移動困難な人達に対して、福祉施策で補えるかと言えば、外へ出るという事だけを考えていくと限界があるのでなかなか補えないのは当たり前の事かなと思います。現在、公共交通を利用して通院されている方や買い物に行かれる方等が結構おられて、病院やスーパーや福祉施設というのが目的地となっているわけです。その目的地からの、例えば病院やスーパーからの送迎がはたして可能なのか。福祉施設ではデイサービスを利用されている方等は送迎のシステムが当然ある訳ですが、やらないといけないとか、すぐに出来るという訳ではないのですが、施設から利用者の方へ出向くというような形の可能性がどれだけ考えられるのかどうかです。それともう1つは、対象の方々には、外へ出るという事自体がリスクであるという方も大勢おられるので、無理に外へ行こうということではないです。例えば私が小さい時には、豆や豆腐を売りに来たりとか、車に日用品を積んで売りに来たりとか、一般的にも外から来てくれるという形が結構あったかなと思います。医療分野においても、離島の人達はその場に居ながらモニターを通して看護師等の指導が受けられるとか、地域のドクターによる在宅治療やケアを受けられるというような体

制が来ていますよね。公共交通の中心に考えている目的地に行くという部分だけではなく、合わせてそこから自分たちが住んでいる地域へ来てくれるというような部分を補完していけば、公共交通と目的地がより効果的に提供されるのかなと思います。今はコンビニから配達もしてくれますし、具体的には、医療場面の訪問診療や訪問看護等が地域ケアの中でより充実していけば、本当の意味で外へ出る、必要な人に必要な対応というのが、福祉的な視点からも補って行ける部分があるのかなと感じました。ですから、福祉的に何か他に新たに外に出る方法を考える事も大事ですが、こちらから対象者の所へ出向いて行けるようなシステムこそ、今後もっと必要になるのではと思います。

最後に、例えばおでかけサポートのように、移動困難者の方を出来るだけ多くしっかりとカバー出来る体制があるのは大事なことです。でも本当に大事なのは中身であって、本当に必要な人に必要な支援が来ているのか、対象者が明確化されているのかどうかをしっかりと整理していく所から、福祉施策による移動手段への完璧な対応というのがより具体的に出て来るのかなと思います。

(会長)

有難うございます。福祉担当に関わる話でもあるので、事務局で答えられる範囲でお願いします。

(事務局)

1点目の有償運送については、今回調査の目的が連携計画に係る事業ということで、地域限定ではなく全市的な所を対象としたので未記載となっております。NPO 鴨庄さんからは、毎年運行状況の資料の提供を受けておりますので、市島地域でももう少し詳しく見たい所があれば対応可能です。

次に必要な人に必要な対応が出来ているのかという件についてですが、まず新病院に関しては、病院側から送迎的なものは運行しないという方針を受けて、一昨年度に県の病院局と市の方で路線バス事業者さんへ乗入路線の検討をお願いしております。まだ検討中ではありますが、31年上期に開院予定ですので、平成30年度のこの会議で乗入路線について、皆様にご協議をお世話になりたいと考えております。

最後に、福祉に限らずですが、必要な人に必要な対応が出来ているのかという事に関しては、市としても課題であると考えています。今後においても、公共交通のみではなく福祉担当部署や関連部署と連携して考えて行く中で、委員の皆様からのご意見等を頂戴していきたいと考えております。

(会長)

有難うございます。私からも少し補足しますと、やはり有償運送がしっかり入っていないというのは、課題として感じています。兵庫県下ではブロック単位でやられている所も結構あるのですが、丹波市は独立して有償運送をやっている割には、非常に申請件数が少ないです。そんな中でも最近では、デイサービス事業者が利用者の送迎のニーズに応じて有償運送もやりますという例もありました。デマンドは車イスに対応ができないので、やはり移動困難者の方には有償運送も必要だと思います。必要な人に必要なものを提供でき

ることが大事ですから、もっと参入を望みたいところです。ただし、やる人がいての前提ですので、参入事業者がなければ十分な議論が出来ませんが、有償運送そのものは大事にしていきたいと思えます。関係部署との連携については、基本的には全体を包括して丹波市地域公共交通会議の中で協議できるだろうと思えます。それから、最近は人手不足の問題があって、バスの運転手さんや介護職の人手がかなり足りないと聞いております。タクシーもそうかもしれません。人口が減少して、人手が少なくなっていく中で、何か対策を考えなくてはいけないということで、国土交通省からは、例えばバスで荷物を運べるようにする貨客混載の考え方も出て来ています。それは物が向こうからやってくるみたいな概念ですよ。例えばデマンドも昼便の利用が少ないならそこで物も運ぶという可能性も無きにしも非ずです。また、地域の拠点がある程度わかったのなら、そこを基に何か展開できるのではないかという思いもあります。いずれにしても、必要な人に必要なサービスを提供するというのを念頭に公共交通について考えることがすごく大事だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

それから、市の組織改編があるようで、新部署名にある未来に都市を創るという話も積極的に入れながら、色々な展開があるのではないかと思えますので、役所の組織づくりも含めて何か新たに出来るといいと思えます。

(委員)

先程の補足ですが、今日出席されている有償運送の鴨庄さんに話を聞きましたら、新たな運転手9名が、運転者講習を受けられたとのことで、一番若い人で66歳、上は75歳という高齢者なんです。今の一般的風潮は、高齢者になって運転が危ないと思ったら免許を返納することになっています。高齢者だから事故を起こすというような流れのニュースが多いですし、確かに高齢になれば機能面や判断面の低下も当然あります。ただ、現場の切り口から言えば決してそれだけではなく、運転をして社会に存在している価値を得られる、それをQOLとして長く維持していきたいという側面もあります。高齢者同士で支えあう地域において、運転をして社会存在価値を得られるという役割を担っている高齢者の方々なので、当然無理な状況には厳しく客観的な修正をする必要がありますが、有償運送運営協議会でもそのような視点で支えて行けたらと思っています。

(会長)

有難うございます。おっしゃる通りだと思います。他に質問等ありますか。

では次に、路線バスと新病院の問題についてですが、報告書には新病院までの路線バスの強化等が必要であると書いてあります。まずは新路線の検討をして頂いているようですので、事務局から報告をお願いします。

(事務局)

先程路線バス事業者さんからもお話しがありましたが、新病院の乗り入れについては、バス事業者さんと協力しながら路線の検討をしております。また、現在は休止している路線の復活もご検討頂いているようですので、系統が増える可能性もあります。イメージ的には、30年の秋頃の交通会議に諮らせて頂いて、合意をもって運輸局への届出と考えてお

り、来年度の第1回か第2回の会議でバス路線の変更等についてご協議をお世話になりたいと考えております。

(会長)

分かりました。今後色々と検討して、来年度以降に推し進めて頂けるということですね。

私が携わった路線バスの病院へのアクセスの事例等を踏まえて申し上げますと、うまく利用者が伸びなくて正直なかなか難しい問題です。病院が最終目的地ではあるけれども、地元の要望でどうしても路線が長くなったりもしますので、早くお連れするのか、巡回するのかという所のバランスがすごく大事です。それと、タクシー、デマンドとの補完関係や連携も考えないといけないので、なかなか大変な部分もあると思いますが、来年度にじっくりやって行こうというお話ですので、よろしくお話ししたいと思います。これについて何かご意見等ありますか。

では次に、組織改編について、事務局から報告をお願いします。

(事務局)

新聞にも掲載されましたが、組織の改編により平成30年度から未来都市創造部が新設される予定で、この公共交通担当部署も未来都市創造部の都市創造課へ移行するという内容で議会に提案されています。事務局が建設部都市住宅課から未来都市創造部都市創造課になる予定ですが、あくまでも事務局の変更という所ですので、関係する規約等については、4月1日付で事務局変更事項についての改正を行い、来年度第1回目の会議で報告をさせて頂くということについて、ご承諾だけ頂ければと思います。よろしくお話しします。

(会長)

規約等の改正はありますが、委員としての任期は継続しますので、よろしくお話ししますということですね。中長期的に見ますと、新部署が未来都市創造部ということなので、今までの流れを受けての事業部門だけではなく、新しい流れを創造していくような地域公共交通会議にしないでほしいのかなと思う所もあります。報告書にもあるように、ある程度課題が明確になってきましたので、着実に一步一步理想の公共交通に近づいていけるような、新しい都市づくりの一部を担えるような、そんな仕事ができるように、皆さんで協力しながらやっていければと思いますので、よろしくお話ししたいと思います。これにつきまして何かありますか。

では、最後に簡単にまとめますと、デマンドについては順調にやっている部分もありますが、引き続き課題もたくさんあるということですね。路線バスについては、特に来年度以降は新病院の乗入路線についての議論が本格化されます。それから、組織改編に伴って交通会議自体どういう方向に導いていくかという所も大事な案件だと思いますので、その辺は審議をしながら進めたいと思っています。それと、せっかく公共交通網の基礎調査をやりましたので、まずは一度ご一読頂いて、もし担当が代わられるのであれば引き継ぎをしっかりと頂いて、丹波市の課題や今後の方向性を共通認識として持ちながら、今後の会議に参加して頂きますようよろしくお話ししたいと思います。

では、その他に何かありますか。

(事務局)

来年度の会議ですが、通常通り5月、6月に今協議会の決算が出来た段階でご案内をさせて頂く予定としておりますのでよろしくお願い致します。また、新年度にあたり各組織の役員改選等がありましたら、事務局までご報告を頂けたらと思います。

(会長)

有難うございます。また監査等お世話になりますが、次回はその後ということでよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、これで閉会にあたり、副会長さんからご挨拶頂きたいと思ひます。

(副会長)

本日は大変天候の悪い中、第3回の交通会議にご出席を賜りまして有難うございました。

自治会長会の会長として、地域包括ケアシステム検討の会議に参加していますが、その中でも高齢者の移動手段をどう確保するのかということで、色々なボランティア的な話が出てくる場合があります。まだそこまでルールがきちんと出来ていない状態の中で、施策自体は進んでいるということがありますので、担当課が変わるといふ事も含めて、行政内部でもう一度横の連携というのをしっかり構築して頂きたいと思ひます。来年どうかは分かりませんが、福祉、介護の委員さんも加わって頂きながら、この会がより発展すれば、市民のための会になるのではないかと思ひます。

以上をもちまして本会を閉会させて頂きます。有難うございました。