

平成29年度第2回尾張旭市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

平成30年2月15日（木）

開会 午後3時30分

閉会 午後5時

2 開催場所

市役所 講堂2

3 出席委員

伊豆原 浩二、朝日 茂、斎場 賢宜、井上 典子、成瀬 史宣、
近藤 博之、横田 太（代理出席）、高木 秀和、松本 謙治、
森 慶之（代理出席）、神谷 輝（代理出席）、松本 光司、小池 勲
計13名

4 欠席委員

大坪 和子、古田 寛、多田 直紀、岩田 尚也 計4名

5 傍聴者数

4名

6 出席した事務局職員

都市計画課長 伊藤 秀記

都市計画課係長 大谷 健司

都市計画課主査 星野 悠輔

7 議題等

(1) 地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について

(2) 尾張旭市営バスの指定管理第3期における指定管理者の指定について

8 会議の要旨

あいさつ

(事務局 課長)

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから、平成29年度第2回尾張旭市地域公共交通会議を開催させていただきます。

なお、附属機関等の基本的取扱いに関する要綱第7条第5項の規定により、会議を公開することとしていることから、傍聴を認めていることをご了承いただきますようお願いいたします。

まず、具体的な内容に入ります前に、今回、新たに会議の構成員として加わっていただきました方のご紹介をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料の「次第」の次にごございます「構成員名簿」をご覧ください。

昨年8月まで構成員を務められました寺田 千珠子様の後任として、昨年10月10日から11月17日までの間、公募委員を募集しました結果、名簿の上から4段目にご

ございます、井上 典子様が新たに会議の構成員にご就任いただきました。

井上様、よろしく申し上げます。なお、本日は、代理出席の方や欠席の方もお見えになりますが、ご覧の名簿に記載してございますので、恐れ入りますが、名簿にてご確認のほどをよろしく申し上げます。なお、名簿の上から5段目でございます、大坪様につきましては、欠席の連絡がございましたので欠席となります。

それでは、次第に従い会議を進めさせていただきたいと思っております。伊豆原会長、よろしくお願いたします。

(会長)

今回は、地域間幹線系統という国の補助金に関する報告ですが、あさぴ一号は東を瀬戸市、南を愛知医大の長久手市、西は名古屋市に接続しており、名鉄は昨年4月より新路線を運行開始し、ネットワークは充実してきております。しかしながら、自動車の利用が多い状況にあり、ネットワークについてはまだまだ改善していく必要があるかと思っておりますので、皆様のお知恵を出していただければと思います。

それでは、議題の1「地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について」事務局から説明をおねがいします。

(1) 地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について

(事務局)

都市計画課の大谷です。よろしく申し上げます。

それでは、本日の議題の1「地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について」ご説明させていただきます。

なお、その前に事前に皆様に送付させていただきました資料及び本日お配りしました資料の確認をさせていただきます。

まず初めに「次第」がございまして、次にただいまご覧いただきました「尾張旭市地域公共交通会議構成員名簿」、「配席図」がございまして、そして、右肩に「資料1」と書かれたA4横で「平成29年度地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価概要」がございまして、

次に「資料2」として同じくA4横で「尾張旭市営バス指定管理第3期における指定管理者の指定について」がございまして、

また、本日追加で配布させていただきました「追加資料」として「愛知医科大学病院線（長久手古戦場～尾張旭向ヶ丘）月間利用者数」が1枚ございまして、

以上が本日の資料でございますが、皆さま、お手元の資料に不足はございませんでしょうか。

議題に入ります前に、大変申し訳ありませんが、一部資料について訂正がございまして、

まず、資料1の1枚目の下に日付がはいつており、「平成29年」となっておりますが、「平成30年」に訂正をお願いします。

また、1枚めくっていただきまして2枚目の中ほど「②」とある部分につきまして、

「系統」の「統」が二つ並んでおり、1字余分となりますので消していただきますよう
よろしくお願ひします。

それでは、議題の1「地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について」担当
からご説明させていただきます。

(事務局)

都市計画課担当の星野です。よろしくお願ひします。

それでは、お手元の「資料1」をご覧ください。

現在、当市営バスは国より地域公共交通確保維持改善事業のうち地域間幹線系統補助
に係る補助金の交付を受けて運行しております。地域公共交通確保維持改善事業は、地
域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組を支援する
ものとなっており、実施した事業の内容を振り返って、目標の達成状況などを評価・分
析し、将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業評価を実施することと
なっております。

昨年12月に事務局において事業評価を行い、県が事務局となっておりとりまとめを行っ
ている県バス対策協議会に報告しておりますが、県から地域公共交通会議の場において
も報告するように助言を受けましたので、本日はその内容を報告させていただきます。

それでは、1枚めくっていただき2ページをご覧ください。

地域公共交通確保維持事業には地域間幹線系統補助と地域内フィーダー系補助がご
ざいます。①の地域間幹線系統補助につきましては、補助対象イメージにありますよう
に、地域をまたがる交通ネットワークの運行について、②の地域内フィーダー系補助に
つきましては、鉄道や地域間幹線バスに接続し、枝葉のように運行する路線について補
助を受けることができます。本市では、①の地域間幹線系統補助を受けて運行してあり
ます。

続きまして、3ページをご覧ください。本市営バスの地域間幹線系統の接続箇所を
図で示しております。本市営バスは、隣接する名古屋市、瀬戸市、長久手市に停留所を設
け、図にありますバスと接続して運行しています。これにより、地域をまたぐ交通ネッ
トワークを形成し、確保維持することで支援を頂いております。

続きまして、4ページをご覧ください。地域公共交通確保維持改善事業の補助内容に
ついてでございます。補助金額は予測される費用から予測される収益を差し引いた補助
対象経費の2分の1となります。補助を受けるにあたっては、補助路線であることの位
置付け申出及び事業実施にあたっての利用者数の目標や利用促進策を定めた生活交通
確保計画の作成が必要となります。また、補助年度終了後には、生活交通確保計画で策
定した目標等に対する事業評価をすることとなります。なお、地域公共交通確保維持事
業における補助年度は10月から9月までが1年度となりますのでご注意ください。

続きまして、5ページをご覧ください。ここからが事業評価の内容となります。

尾張旭市が目指す地域公共交通の姿として、事業実施にあたり当市の現状をまとめた
ものでございます。

当市の地域公共交通の特性といたしましては、広域路線として名鉄瀬戸線、基幹路線として名鉄バス及び名古屋市営バス、地域路線として尾張旭市営バスが運行している状況でございます。

また、本市が目指すべき都市交通のビジョンを共有するとともに、その具現化に向けた道筋を明確にするため平成25年7月に「尾張旭市交通基本計画」を策定いたしました。計画期間を平成25年度から平成37年度、誰もが利用しやすく安全かつ円滑な持続可能なまちづくりにつながる交通体系の構築を基本理念としております。

評価路線である尾張旭市営バスの特性といたしまして、利用者は60歳代以上で75%を越えており、買い物や通院目的で利用されている方が多いことも挙げられます。

続きまして6ページの「5. 計画の達成状況の評価に関する事項」をご覧ください。補助路線の事業評価にあたっての目標設定についてでございます。

先ほど申し上げましたとおり、生活確保計画において事業実施にあたり利用者数の目標を定める必要がございます。本市では、表にありますとおり、平成27年は81,000人、平成28年は85,000人と設定し、今回評価をしました平成29年は、東ルート、西ルートともに85,000人といたしました。

なお、西ルートにつきましては平成28年4月の運行見直しにより、名古屋市の本地住宅及び長久手市の愛知医大に乗入れたことにより、平成29年から補助の申出をしております。

目標の利用者数の設定については(2)の考え方にありますように、例年は前年の5月、これは補助申請をするための時期であり、その際に目標を設定することから、それより前の実績を元に設定しています。平成28年は、平成26年度の実績を踏まえつつ、運行内容変更により運行回数が増加することから、10%増加を見込みました。平成29年につきましては、設定時期が平成28年4月の運行見直し直後であり、利用者数の推計が困難であったことから平成28年と同数にした次第でございます。

続きまして7ページをご覧ください。目標達成に向けた具体的な取組についてでございます。

1つ目として、利用者の利便性向上を図るため、平成28年の運行見直しに併せ、東ルートでは森林公園や多世代交流館、西ルートでは名古屋市営バスの本地住宅転回場や愛知医大といった新たな施設への乗り入れを行いました。また、平成29年4月には新設されました愛知医大バスロータリーへの乗り入れも行いました。

また、平成28年4月の運行見直し以降、平日の遅延運行が頻発していたことから、遅延調査を実施し、運行の実態に基づいたダイヤ改正を平成29年1月に行いました。

その他にも利用者ニーズを把握するため、バス利用者へのアンケート調査、利用促進施策として定期乗車券の導入、当市のあさひ健康フェスタや尾張旭駅前にぎわいフェスタといったイベントへバス事業者が参加し、市営バスのPRを行うといった取組を実施いたしました。

続いて8ページの「7. 具体的取組みに対する評価」をご覧ください。設定した目標に対する年間利用者数実績や考察についてでございます。

平成29年補助年度年間利用者数をご覧ください。東西ルートともに目標値を大幅に上回り、東ルートでは102,890人、西ルートでは112,413人の方に利用していただき結果となりました。前年度と比べましても、東ルートでは12,874人、西ルートでは23,290人と大幅な増加となっております。

大きく利用者が伸びた理由といたしましては、先ほど具体的な取組内容として紹介させていただきました、平成29年1月に行ったダイヤ改正により平日の遅延運行が減少したこと、また、平成29年4月に愛知医大バスロータリーが供用開始となり、他の路線への乗換えが容易となるなど利便性が向上しことが関係していると考えられます。ロータリー供用開始前後の4月から9月までの同時期で愛知医大の利用者数を比べますと、平成28年では12,924人に対し、平成29年は19,124人と148%の利用者増となっていることから見ても取れるかと思えます。

続きまして9ページをご覧ください。事業評価から得られた課題と対応方針についてでございます。

まず、事業評価から得られた課題といたしまして3点ございます。

1点目は、休日における遅延運行でございます。平成29年1月のダイヤ改正により平日の遅延運行は大幅に減少いたしました。一方、休日につきましては晴丘交差点や三郷駅周辺の交通集中による遅延が発生している状況でございます。

2点目といたしましては、利用者へのアンケート調査等で、鉄道に比べバスの運行は交通事情や天候に大きく影響されやすく、定時運行を保ちにくいことから、バスの運行状況を現状の電話による問い合わせ以外に簡易に確認したいという要望が出ておりました。その方法の1つとしてバスロケーションシステムの検討が課題となっております。バスロケーションシステムとは、無線通信やGPSなどを利用して、バスの位置情報を収集することにより、インターネットを通して利用者の方へ停留所への到着時間の目安をお知らせすることができるシステムとなります。

課題の3点目といたしましては、継続的な利用促進活動の推進でございます。

ここで本日配布させていただきました追加資料をご覧ください。第1回の地域公共交通会議でも報告させていただきましたが、昨年4月より新路線として運行を開始しました「愛知医科大学病院線」の運行状況について、前回報告分より8月以降の利用状況を加えたものとなります。

新規路線ということもあるため、利用者数が横ばいに推移している状況にあり、愛知医科大学病院線の認知度があまり高まっていないと考えられます。

以上のことより、あさび一号を含めた市内を運行しているバス路線について継続的に利用促進活動を推進していく必要があると考えております。

では、それぞれの課題にどのように対応していくかについてですが、まず1点目の休日における遅延運行につきましては、現在の運行状況を見極めるとともに、来年度以降に遅延調査や結果分析を実施します。その結果を踏まえ、対応を検討いたしまして、必要に応じてダイヤ等の改正を図り、改善を図っていきたいと考えております。

2点目のバスロケーションシステムの検討につきましては、現在、バスロケーション

システムを導入している事業体への情報収集を行い、分析を行っているところでございます。今後も情報収集を重ね、早期の導入を目指していきたいと考えております。

3点目の継続的な利用促進活動の推進につきましては、市営バスのルートマップ内に他のバス路線への乗換え案内図を追加するなど地域公共交通全体の周知を図っておりますが、それに加えて、市広報誌等において公共交通に関する特集ページを掲載するなどし、公共交通全体の利用促進に努めていきたいと考えております。

以上、地域間幹線系統確保維持計画にかかる事業評価について、事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、資料に出ておりましたが愛知医科大学病院線の状況についてご説明いただけますでしょうか。

(構成員)

名鉄バスでございます。

愛知医科大学病院線の状況といたしましては、1便あたり利用者数は4人ということで利用の状況はよくありません。最初の段階で周知が不足していたと考えておりますので、新聞への折り込み広告、尾張旭駅にバスの案内を掲出をいたしました。また、本日もご出席の皆様にご口コミで情報を広げていただけたらと考えております。

(会長)

あさび一号の1便あたりの利用者数が18人程度ですので、それに比べると4分の1程度となります。そのため、皆様に利用していただければと思っております。地域間幹線系統について県より補足等あればお願いします。

(構成員)

地域間幹線については市町村の行政をまたいで運行するため、愛知県がとりまとめをするため県の協議会をもっております。協議会で計画を策定し国の認定を受け補助を受ける仕組みとなっております。愛知県でも同様に1月10日の協議会において自己評価を行い了承を得ております。

県の協議会で事業の評価は行っておりますが、それで終わりということではなく、各市町村でネットワークについてご議論ご検討いただくことが大事と考えております。そのため、今回の報告をしていただいたということになります。

(会長)

他に何かご意見、ご質問などありますでしょうか。

(構成員)

目標値の85,000人は低く感じますが、高く設定すると問題があるのでしょうか。

(事務局)

目標値につきましては、資料の6ページにありますとおり、平成29年につきましては、設定時期が平成28年4月の運行見直し直後であり、利用者数の推計が困難であったことから平成28年と同数にしております。

今後につきましては、利用者数が順調に伸びておりますので、状況に見合った目標設定を考えております。

(構成員)

目標値を高く設定し、目標を達成していくための運行をしていくのがいいかと思いません。

(事務局)

現在の状況を見合った目標を設定し、達成に向けた施策を実施していきたいと考えております。

(構成員)

乗車人数としては85,000人とこのことですが、乗車率としてはどれくらいですか。

(事務局)

1便あたりの利用者数といたしましては、概ね18人程度となります。平成28年度の運行見直しより便数が増えたことから平成27年度以前より減少しておりますが、利用者数が増加していることから、1便あたりの利用者数も増加していくと考えられます。

(構成員)

あさび一号の定員は何人ですか。

(事務局)

東ルートについては26人。西ルートについては22人が定員となります。

(構成員)

利用促進のため定期乗車券の導入とありますが、どれくらいの方が利用されていますか。

(事務局)

毎月20人程度の方から購入いただいております。

(構成員)

補助金額についてですが、予測経費から予測収益を控除するとありますが、それらはどのように計算しているのですか。

(事務局)

運行事業者に算出いただいておりますが、運送収入額やキロ当たり平均運賃などを用いて算出しております。

(構成員)

例えば利用者が大きく増加するなどして、実績と予測の数値が大きく異なる場合はどうなるのですか。

(構成員)

交付要綱の改正により補助金額は実績値により算出することになりました。そのため、実績が予測の数値より増加すれば補助金額は少なくなります。

(会長)

課題への対応としてバスロケーションシステムが挙げられております。利用者が増加していることは喜ばしいことですが、利用者が多いことで逆にバス停に停車する時間が長くなってしまいます。

(構成員)

免許返納が進んでいるためか、最近では男性の利用者の方が増えているような感じがします。利用者も高齢者が多い状況です。

(会長)

高齢者の利用が多いということは、乗降に時間がかかり、それだけバス停に止まる時間が長くなるわけです。車の渋滞だけでなく、平成27年には1便あたりの乗車人数が21人と定員ぎりぎりぐらいいに乗っていただいたということは、それだけバスの停車時間が長くなります。そういう意味では、バスロケーションシステムは運行の状況等をすべて把握できますから、なるべく早めの導入を検討していただきたいと思います。

バスロケーションシステムを導入してもスマートフォンの使い方がわからない高齢者の方には確認が難しいかと思いますが、役所に電話すればバスがどのあたりを運行しているか確認していただくこともできるようになります。

(構成員)

最近バスがほとんど遅れることがありませんので、遅れてくるときは何かトラブルがあって遅れているのかなと思うようになりました。今はきちっと時間どおりバスが来るようになりました。

(会長)

運転手さんが苦勞されながら一生懸命やってくれていると思われます。

(構成員)

運転手さんは素晴らしいです。個人としてはとても感謝しております。

(構成員)

尾張旭市では免許返納した際のメリットはありますか。

(事務局)

市民活動課が窓口となりますが、免許返納時1回限りですがあさび一号の回数券をお渡ししております。併せて、運転免許の経歴証明がありますと色々なサービスが受けられるようになっております。

(会長)

名鉄では免許返納によるサービスを受けられますか。

(構成員)

免許返納によるサービスはありませんが、代わりに得々パスがあります。

(会長)

利用者が増加してきておりますが、引き続き増加していくようなサービスを提供していただけたらうれしく思います。また、市が主催するイベント、例えば植樹祭が1年ぐらい先に迫っており、さまざまなイベントを企画しているかと思いますが、そういった場で公共交通をアピールすることも大事かと思ひます。

それでは、引き続きまして議題の2「尾張旭市営バスの指定管理第3期における指定管理者の指定について」に移りたいと思ひます。事務局から説明してください。

(2) 尾張旭市営バスの指定管理第3期における指定管理者の指定について

(事務局)

それでは、議題2「尾張旭市営バスの指定管理第3期における指定管理者の指定について」ご報告をさせていただきます。

資料2をご覧ください。こちらは尾張旭市営バスの第3期における指定管理者の指名

について示した資料となっております。

2ページをご覧ください。指定管理制度について示した資料となります。

指定管理制度とは、多様化する住民ニーズに対応するため、民間のノウハウを活用して、公の施設サービスの向上、運営の効率化及び経費の削減等を図ることを目的として民間事業者等にも公の施設を管理運営することができる制度で、平成15年の地方自治法の一部改正により、創設された制度です。

なお、公の施設とは、住民の福祉の増進する目的をもって、その利用に供するための地方公共団体が設置する施設、例えば体育館や文化会館が例として挙げられます。

多くの自治体が業務委託によりコミュニティバスの運行を行っておりますが、本市につきましては、平成20年の本格運行開始時に指定管理制度を利用して運行を行っております。

本市では、尾張旭市営バス、スカイワードあさひを始め23施設で指定管理制度を導入しております。

続きまして3ページをご覧ください。指定管理制度のねらいについて図で示した資料となります。

先ほど申し上げましたとおり、行政は民間のノウハウを活用することで、行政コストを削減しつつも、住民に高品質な公的サービスを提供することができるものと期待されたものでございます。市営バスの更なる充実につなげるため、この制度を導入した次第でございます。

続きまして4ページをご覧ください。市営バスの指定管理導入状況を示した資料となります。

指定業者につきましては、第1期、第2期ともに豊栄交通株式会社様を指定しております。指定の期間といたしましては、第1期が平成20年4月1日から平成25年3月31日。第2期が平成25年4月1日より平成30年3月31日となっております。今年度で第2期の指定管理期間が終了しますことから、公募により平成30年4月1日から平成35年3月31日の5年間を指定期間とした指定管理者の選定を実施いたしました。

続きまして5ページをご覧ください。指定管理者の指定の経緯及び選定結果を示した資料となります。

指定管理者の指定に当たりましては、5月1日から5月15日を募集要項等の配布期間として、告示、広報及びホームページを通じて指定管理者の募集を開始。5月2日には募集の概要に関する説明会を実施いたしました。

続きまして、6月1日から6月7日を受付期間といたしまして、応募を受付しましたところ、1団体の応募がございました。

続きまして、7月5日開催の第1回選定会議では書類審査、7月12日開催の第2回選定会議では応募団体によるプレゼンテーションを実施した上で、指定管理者の候補者の選定を行いました。指定管理者の指定にあたっては、条例において市議会の議決が必要であると定められているため、8月7日に仮協定を締結し、9月に市議会へ指定にか

かる議案を提出、市議会での審議を経まして同月26日付けで議案が可決されました。

その後、条例に定められた手続きを経まして、第3期の指定管理者として豊栄交通株式会社を指定いたしました。

これにより、今年4月以降も引き続き豊栄交通様に運行事業者として携わっていただくこととなります。

事務局からの説明は以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、豊栄交通さんから何かありますでしょうか

(構成員)

第3期指定管理者として選定いただきました豊栄交通でございます。

これで尾張旭市営バスに携わりまして10年になるかと思えます。市や関係者の方々、市民の方からの期待に十分応えられているか分かりませんが、お褒めの言葉や厳しい言葉をいただきながら運行しております。

引き続き、公共交通ネットワークの一部として利便性の向上や市民の皆様の生活足として頑張ってもらいたいと思っておりますので、皆様のお知恵をお借りしつつ改善できることにつきまして改善を図ってもらいたいと思っております。

(会長)

他に何かご意見、ご質問などありますでしょうか。

(構成員)

今回の指定は、事業者の指定に係るものだけで、運行経費については別途契約を結ばれているのでしょうか。

(事務局)

運行経費につきましては、運行事業者より提案いただいた金額となります。ただし、運行に当たって、当初想定していた費用よりも必要ということであれば、改めて運行事業者と協議をいたしまして手続きを行うこととなります。

(構成員)

第1期から第3期にかけて経費は増加していますか。

(事務局)

第3期につきましては、運行見直後の経費を参考に算出しております。実際に利用者が増えればそれに相当する経費がかかりますので、その都度、運行事業者より計画を提

出いただきまして、収支が見合うかどうか市でチェックしております。

なお、第2期と第3期を比べますと、指定管理料は若干抑えられております。指定管理料の中にはバスの維持管理費が含まれておりまして、平成28年4月の運行見直しに併せましてバスを新しくしましたことから、修繕に係る費用は減少するであろうと見込まれるためであります。

(構成員)

運行経費については市民へ公開してはどうですか。

(事務局)

市ホームページや公共交通会議等で公開していきたいと考えております。

(会長)

指定管理者制度によりコミュニティバスを運行しているのは、中部運輸局管内では尾張旭市だけだと記憶しております。

指定管理者制度のいい点は、5年という期間が事業者に担保されることで安定的に事業を実施していただければ、それが市民サービスにつながっていく点だと考えております。事業には条例によるさまざまな手続きが必要となってきますが、私自身はいい制度だと思っております。

それでは、引き続きまして「その他」についてお願いします。

その他

(構成員)

愛知県内における名鉄バス路線図を昨年10月に作成しましたのでお配りさせていただきたいと思っております。

地図を見ていただくと名鉄だけでもさまざまな路線があることが分かるかと思っております。また、名鉄の路線以外にもあさび一号など各自治体でさまざまなコミュニティバス、運行事業者の路線が運行しております。バス路線が毛細血管のように愛知県内を網羅しているということから、鉄道ばかりでなくバスも使い勝手があるということをご認識いただけたらと思っております。

また、先ほどお話がありました得々パスについてですが、3か月5,000円、6か月9,000円お支払いいただき、マナカに得々パスを入れていただきますと1乗車100円で乗車していただけるようになります。名鉄バスでは運賃の上限を800円と設定しておりますが、得々パスであれば100円でご乗車いただけますので世界が広がっていくのではないかと考えております。

(会長)

ありがとうございます。

得々パスについてはご存知でない方が多いですし、65歳以上の方はバスに乗りやすいのですが、皆様乗り慣れていらっしゃるらないのでバスを利用されない方が多いと感じます。一度乗っていただければ難しくないと思います。

(構成員)

色々な路線があることを知らない方が多いと思います。

(会長)

そのとおりだと思います。ぜひまた、職場等で色々な路線があるということを話題にしていただけるといいと思いますので、皆様によろしくお願ひしたいと思ひます。

今回のように、皆様がお集まりになる機会はございませんので、何かご発言になりたいことはないでしょうか。なければ、進行を事務局にお返ししたいと思ひます。

(事務局)

伊豆原会長ありがとうございました。

補足ですけれども、尾張旭市から名古屋市営バス様や名鉄バス様へ路線の維持や充実について毎年お願ひに伺っています。そういった状況を受けまして、尾張旭市内に路線を作って運行していただいております。全国を見ていきますと、公共交通が充実していない場所がございます。そういった中で路線を作って運行していただいていることは尾張旭市にとって財産だと思ひますので、さきほど会長もおっしゃっていましたが、皆様で使っていただいき知り合いの方に宣伝していただきまして、尾張旭市営バスあさび一号とともに利用していただければと思っております。

構成員の皆様におかれましては、活発で忌憚のないご意見をいただき誠にありがとうございます。

今年度はこれで最後になるかと思ひますが、4月から第3期の指定管理から始まりまして、さまざまな利便性向上について運行事業者である豊栄交通さんと一緒に頑張っていきたいと思っておりますので引き続きご協力を賜りますようよろしくお願ひします。

それではこれもちまして地域公共交通会議を終了します。ありがとうございました。