

令和7年度第2回東温市地域公共交通活性化協議会（東温市地域公共交通会議）

次 第

日時：令和8年1月21日（水）

14時00分～

場所：東温市役所 4階 大会議室

1. 開会

2. あいさつ

3. 協議・報告事項

（1）東温市地域公共交通計画策定に係る経過報告について

（2）第2次東温市地域公共交通計画（素案）について

（3）地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について

①地域公共交通調査事業（計画策定）

②地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

（4）その他

4. 閉会

＜事前送付資料＞

【資料1】東温市地域公共交通計画策定に係る経過報告について

【資料2】第2次東温市地域公共交通計画（素案）

【資料3】地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業（計画策定））の事業評価（案）

【資料4】地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の事業評価（案）

東温市地域公共交通活性化協議会(東温市地域公共交通会議)委員名簿

	団体	役職	委 員	備 考
1	東温市	副市長	内田 万美	
2	株式会社伊予鉄グループ	取締役	竹中 由紀夫	代理:中川 智之
3	東温市タクシー連絡協議会	会長	和田 宏一	
4	愛媛県バス協会	専務理事	松本 真一	
5	愛媛県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	谷口 政賀津	欠席
6	国土交通省松山河川国道事務所	計画課長	森 貴洋	
7	愛媛県中予地方局	建設企画課長	遠藤 和弥	代理:藤田 達也
8	東温市産業建設部	地域活力創出課長	桑原 和宏	
9	東温市区長会	会長	池川 良徳	
10	東温市老人クラブ連合会	会長	河内 哲一	
11	東温市婦人会	会長	萩原 貴美子	
12	東温市PTA連合会	顧問	松本 司	
13	東温市社会福祉協議会	会長	菅野 邦彦	
14	市民の代表(公募)		渡部 元衛	
15	市民の代表(公募)		横手 裕子	
16	松山南警察署	交通課長	岡村 竜太	
17	伊予鉄道労働組合	副執行委員長	塙田 良太郎	
18	四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 (総務・企画担当)	山本 美恵子	
19	四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	山本 悟史	
20	愛媛県	中予地方局 地域政策課長	佐川 功二	

【アドバイザー】香川高等専門学校	教授	宮崎 耕輔	
------------------	----	-------	--

令和 7 年度第 2 回東温市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時： 令和 8 年 1 月 21 日 14:00～16:00
会 場： 東温市役所 4 階 大会議室

1. 開会

進行： ただいまより、令和 7 年度第 2 回東温市地域公共交通活性化協議会を開会する。

はじめに、当協議会の会長職について、副会長である和田委員に会長代理を務めていただいていたが、内田副市長が就任されたため、本協議会より会長をお願いしたいと考えているが、承認いただけるか。

各 委 員： 『承認』

2. あいさつ

会 長： <挨拶>

3. 協議・報告事項

(1) 東温市地域公共交通計画策定に係る経過報告について

事 務 局： <説明【資料 1】>

会 長： ただいまの説明について、ご意見等ないか。

会 長： 意見等ないようである。それでは、次の議題に移る。

(2) 第 2 次東温市地域公共交通計画（素案）について

事 務 局： <説明【資料 2-1】、【資料 2-2】>

会 長： まず、現状分析について、ご意見等ないか。

松 本 司： 伊予鉄に交通系 IC 等のキャッシュレス決済が導入されて、私自身もバスや電車の利用率が上がった。非常に便利になったと感じる。導入してからの利用率のデータは取っているのか。

中 川： IC カードの導入により、利用頻度が上がったことを聞いて、大変嬉しく思

っている。直近の状況だと、全体の利用総数には、導入をしたことによる極端な増加は見られていない。ただ、S u i c a や I C O C A 等の全国の共通系の IC カードの導入前に比べると、現金で利用していた方が、IC カードに切り換えて、全体の利用者の割合からすると 10% 程度向上した。全国系のカードを導入して、I C い～カードから切り換えた、もしくは新たに全国系 IC カードを新たに買った方もいる。それ以外にも、もともと全国系 IC カードをお持ちの方が使う傾向がみられている。また、導入のタイミングに併せて、キャッシュレスでの 20 円割引の施策も実施した効果もあったことに加え、極端な増加はしていないものの、割引をしても収入が確保できる利用の増加は、一定数見られたという分析をしている。

松 本 司： 今、小学生から中学生までの義務教育の 9 年間で、スマートフォンの保持率が 9 割を超えており、保護者からの話によると、学校に現金を持って行けないことや、現金を持つことのトラブルが多いため、スマートフォンに全国の交通系 IC カードを入れて、そこに金額をチャージして、利用させていることも聞く。

そのため、現状、新規での利用者数が極端に上がってないということを踏まえると、利用を増やすためには、そういった層への周知が必要である。知らないかったという方も多いので、上手なアウトプットにより新規の獲得につながると思う。

会 長： 続いて、基本理念や目指す姿について、ご意見等ないか。

横 手： 30 ページの事業 9 の予約制乗合タクシー上林線の項目にある、デジタル化については、若い方は利用できるが、高齢の方が予約制乗合タクシーを使う場合に、デジタルだと心配である。65 歳ぐらいまでの若い方は簡単に利用できると思うが、80 歳以上の高齢になると難しいと思うので、実施方法は検討が必要だと考えている。

事 務 局： 高齢の方がすぐにデジタル化に対応するのが難しいことは認識している。当面は、デジタル以外も両方が使えるような形で、長い目で見て取り組んでいきたいと考えている。

渡 部： 2 つ進めていただきたいことがある。1 つは 33 ページの商業施設の電子マネーのチャージ等を条件としたパークアンドライドを検討することについてである。これは、商業施設側にもメリットがないと利用ができないと思う。商

業施設の近くには駅やバス停があるので、今後進めてもらいたい。

もう 1 点は、39 ページのインセンティブの付与は、何かの形で、公共交通を利用することによって、メリットがあれば、利用が増えると思う。市内には、温泉施設のさくらの湯や坊っちゃん劇場があり、施設との提携で利用者を増やすことで、事業者にもメリットがあり、私たち市民も何かの特典で、双方にメリットがあると思うので、ぜひ進めていただきたい。

事務局：新しい計画で掲げているように、様々な連携をして、公共交通を支えていくことが非常に重要になってくると考えている。そのため、情報発信の回数を増やすこと等も含めて、取り組んでいきたいと考えている。

松本司：38 ページの事業 17 の地域住民の公共交通を利用する意識の醸成について写真を見る限り、高齢者しか映っていないと感じた。おそらく他の地域でも同様だと思うが、その場合、情報に偏りが出てきてしまう。今回の計画内の事業を見て、的を射ており素晴らしいと思うので、事業 17 の部分も様々な世代へ聞き取り調査をする必要がある。公費も投入されるので、事業 17 のマーケティング部分を、しっかり行うべきである。調査の仕方については検討が必要である。

事務局：事業 17 に関しては現計画でも、地域で支えるということで地域での組織体制を作るという目標を掲げているが、地域での機運の醸成が難しく、反省点となっている。今回は反省点を踏まえ、山間部等の路線の再編を具体的に検討していくので、住民にとっては非常に生活にも関わる内容で、注目度もあると考えている。実際に使う人の声や、若い人の声も踏まえて、様々な角度から考えていきたいと思う。

会長：アンケートの回答率 40%について、年齢層は出ているのか。

事務局：資料への掲載はないが、データとしては取れている。

和田：タクシー事業者の方から計画について意見を言わしていただければと思う。現在、市から委託を受けて、上林線の乗合タクシーを運行している。上林は当初、当社と重信タクシーの 2 社で始めた経緯があるが、スムーズな運行に至るまで約半年かかっている。利用する方に、乗り方を理解していただく説明会や、事業者側も乗降場所の地図を片手に現地を確認したり、乗務員に教育したり、また、実際の運行が始まつたら問題も出てきて、改善していくと、半年ぐらい

必要だと考えられる。

この計画を見ると、令和9年度にすべて実施することになっているため、その対応が難しい部分があり、伊予鉄バスとの調整も必要である。簡単には進められないと思うので、令和8年度の計画準備で、丁寧な対応による令和9年から令和10年度にかけてのスムーズな再編を、市民の意見を吸い上げながら検討を行っていただきたい。

萩 原： 婦人会では、運賃が高いという声をよく聞く。路線については、今回の案がすごく良いと思う。特に、川内インターで降りても、家まで帰る手段がなくて困っている方もたくさんいるので、今回の案はそういった方にとって助かると思う。

また、松山市から移住して、東温市に住みたいと思っていても、松山市へ行き来するために公共交通を利用すると高く、80歳以上の方は松山の安いスーパーに行けないということも聞くため、年齢によって補助金を少し増やす等、バスの運賃が値上がりしないように路線の改善をお願いしたい。

事務局： 個別の運賃補助がどこまでできるかはお答えできかねるが、高齢の方にはシルバー定期等も活用しながら、安く利用していただきたいと考えている。

中 川： 運賃の話もあったので、話をさせていただく。ご意見いただいた通り、運賃を市の方からというのは難しいと考えている。全体的な事情は、ご認識をいただいていると理解しているが、今年の4月から、運賃改定をするため、四国運輸局に認可申請をしており、審査を行っている状況である。バスの収支状況は30年以上前から赤字が続いているが、ここ数年は値上げすることで、利用者に負担をいただいているが、以前は、国に運賃改定の届出の認可を頂くのは非常に難しい状況であり、運転士の給料は、この2、30年ずっと上がらない状態が続いていた。一定程度給料が上がっていた昔からの運転士は、定年で退職され、新しく入ってきた若い運転士には賃金を上げることができないということを繰り返している中で、この2、30年の間に、バスの運転士の給料は他の産業の平均に比べると、低水準になっている。ただ、仕事の内容としては、朝早くから夜遅くまで働いて拘束時間も非常に長く、お客様の命を預かって安全に運行する必要があるため、この点は意識しながら取り組んでいたが、給料が割に合わないことで、運転士になる方が減ってきてている。この状況が直近10年続いており、運転士不足により路線を維持できないぐらいまでになっている。これは伊予鉄バスに限らず、全国的に運転手不足が起こっており、今まででは全体のバランスをとりながら、赤字路線でも維持していたが、今は撤退や減便をす

るところが全国的にも見られている。これ以上減便や廃止をすると街全体の活力が落ちて、結果的に将来の首を絞めることになってくるので、それは本意ではない。当然、経費の削減には引き続き組むが、運転手を確保するためには、処遇の改善を行う必要があり、申し訳ないが利用者の負担も一定程度頂くことになり、値上げをさせていただいている現状である。

利用者の負担が増えていることは事実であるので、自治体、国とも補助に関して協議しながら、皆様の移動を確保できるように、適正な水準を探りながら行っていきたい。

池川： 路線バスの停留所について、以前から大きくは変わっていないと思うが、今の実情に合わせて、停留所の変更を我々から求めることは可能であるか。

高齢者の方が多く利用するので、変更すると利用率も上がるのではないかと考えている。

中川： バス停の位置の変更やバス停を増やすことについては、他の地域でもご意見いただくことはある。ご要望に対し、すべて対応できるわけではないが、長年変わっていない中で、バス停とバス停の間での住民の増加や、道路形状から、より利用しやすい位置がある等があれば、それを踏まえて検討したいと考えている。ただ、実施のタイミングについては、バス停を変更すると、バスの音声案内や運賃表示の機械のシステム変更に更新の費用が必要となるため、今の計画のような、市内の路線バスの再編のタイミングに併せる等、できるだけ無駄のないタイミング、かつ利用者の利便性向上に繋がる場合、対応は可能であると思う。路線再編のタイミングは良い機会であるため、地域で情報交換する中でそういった声もいただければと考えている。何もできないということではなくて、効率よくやらせていただきたいと考えている。

横手： 今回の再編により、中山間地域の方が暮らしやすくなり、地元が欲しかった移動手段が手に入ると思うので、良いことだと思っている。ただ、過疎化は進むが、景勝地もあるので、中山間地域が廃れないよう、各部署と連携して考えていただきたい。

宮崎： 22ページ目の広域幹線の便数維持について、アンケートで1時間に1本は運行してほしいという意見が出ていて、これは東温市に限らず、全国の事例から最低1時間に1本の運行がなければ幹線の機能は果たせなくなってしまうと言われている。しかし、22ページの事業1の横河原線の便数維持の実施主体が伊予鉄道だけになっており、伊予鉄道としても、鉄道の運転手確保が非常

に厳しい状況だと思うので、伊予鉄道だけが実施するというのはどうかと思う。その認識を皆様で持っていたい方が良いことと、広域的に東温市だけではなく、近隣の自治体や愛媛県等も含めながら動いていかなければ、維持は難しいと感じている。事業者任せのやり方ではなく、みんなで取り組む認識の下で進めていくのが良いと思う。

次に、43 ページの表について、これらの指標は国からも指針が出ており、この計画を実践するにあたって、ベンチマークのようなものであると考えていただければと思う。計画の取組の改善ができているか、社会環境の変化も踏まえながらこれらの指標をもとに判断をして、今後何をしていくかを検討するために挙げているものである。

8 番目の収支差の指標について、現在はマイナスであり、現状より改善という目標がある。赤字であれば、赤字を縮小すれば良いと考えてしまいがちであるが、利用者が増えすぎると、今の現状の本数では賄いきれず、更に便を増やすことになり、経費が増えるので、結果的に赤字が増えるということになってしまう。今のは一例であるが、1 つ 1 つの指標について、改善したから良い、改善しなかったから悪いという短絡的な見方をするのではなく、背後の状況も踏まえながら、検証していただきたいと思う。

10 番目の運転士の充足率は、目指すべきサービスレベルを賄うことができる運行便数を整理した上で、このサービスレベルを確保するための必要人数に対して、現状の人数で評価するものが充足率となる。今のサービスレベルを満たせていることを踏まえると充足率は 100% となる可能性は高いと思われるが、この 100% という数値の見方をどうするかは非常に難しく、利用が少ないため便を減らすと、余剰人員が出てしまい、現状の収支状況を踏まえると、ドライバーを減らすことになる可能性がある。お祭り等の開催に伴い臨時に便数を増加させる場合、恒常的な余剰人員が存在しないため、休日出勤等に頼らざるを得ない状況となってしまう。このように、バスを縮小することは経営上良くないこともあり、難しいと感じている。

他にも、今は、公立高校の統廃合などの話が出ており、そこに関連して昨年度 1 年間に東温市で生まれた子供の数もポイントになってくるよう思う。人口バランスも含めながら、指標については考えていく必要があると思ってる。

運賃の話が良く出てくるが、現状は運行の赤字が出た分を行政が負担し、補填している自治体が多いと思うが、バスを運行している会社からすると、利用者が増減しても、赤字が増減するのみであり、これに応じて行政の負担は増減するかもしれないが、公共交通事業者の経営状況は変わらない。そのため、バス会社が利用者を増やすほど、補助額が増加する仕組みを導入する自治体も

ある。また、費用面で難しいとは思うが、最近はマイナンバーとの連携を行うことで、高齢者や子供割引も可能となっている。このように、利用者数の増加に応じて補助額が増加する仕組みは、運賃補助のような方法が考えられるが、このような方法も良いのではないかとは考えている。

その他、公共交通無料デーという取組が全国各地で実施されており、これらを実施した他の地域の結果によると、無料デーでしか利用しない方がほとんどである場合が多いとのことである。無料という施策が悪いということではないが、運賃の設定については、関係者間で連携しながら、どのような運賃体系が良いかについて議論を進めるのが良いように思う。例えば、一昔前は高齢者の運賃無料や1乗車の運賃を決める施策を自治体と連携しながらやっているところも多かった。このように、1回の乗車を安くすることでの不足分をどのように賄うかを考えながら、実施するべきだと考えている。

また、公共交通を利用することのメリットが分からぬといいうのが往々にしてあるが、渋滞に巻き込まれる問題や、特に、急いでいるときに、行き先で自動車を駐車する場所を探す手間が省けることが公共交通のメリットとなると思われる。田舎だと車が運転できない方にとて生活が難しい地域はあるが、車を使っている人が全て公共交通に乗り換えた場合には、公共交通が満杯で運び切れないという問題も出てくる。そのため、現在車で移動している人の1%～3%だけでも公共交通を利用するようになると、大幅な利用者数の増加につながると思う。そのため、10回外出するとしたら、そのうち1回でも公共交通を利用していただけるよう、公共交通が便利であることを皆様方で周知していくと良いと思う。

スマホの予約の話について、東京等では、タクシーもアプリで予約ができる仕組みになっており、他の地域でも導入されてきているが、話を聞くと、世代によって予約の仕方が違っている。高齢の方は電話で予約するが、60歳以下の方はアプリでの予約が問題なくできるようになってきている。タクシーにおいても、事業規模が大きければ問題ないが、ある程度小さくなった場合には、予約に対応できる件数に制限がかかるため、早いもの勝ちの状況となり、早くに予約をしている人しか利用できなくなる。おそらく、東温市のタクシーもういった状況であると思う。今、タクシーを呼んでも来てくれないという状況であるか。

和田： 午前中の時間帯だけ集中している状況である。

宮崎： その時間帯はどこの地域でも大体同じ状況である。ただ、待ち時間があるので、事前に予約しようとすると、それがどんどんエスカレートしてしまい、前

日、3日前、1週間前と、予約の取り合いになってしまう。それがデマンドタクシーでも起きており、台数が少ないとヘビーユーザーしか使うことができない状況になってしまう。よく使う方ほど、早く予約しないと使えないことが分かっているため、早く予約するようになる。そういう状況が起きてくるため、台数をたくさん設けないと難しいという現状もある。全国各地で様々な取組が行われる中で、実施してみて、地域ごとの課題を踏まえながら修正していくことが重要だと思うので、皆様方の協力をぜひお願いしたい。

最後に、協議会の役割について、ICカードの情報やダイヤ改正等の公共交通の情報は利用者以外に知る機会が少ないため、この協議会で出た東温市の公共交通に関する情報を各団体に持ち帰っていただき、各団体に所属している方にご報告いただいて、皆様で情報共有を行っていくことに、ご協力をいただきたいと思っている。

会長： 広域幹線の便数維持について、郊外電車、バスは県、各市町が負担してご協力をさせていただいている。

佐川： 生活インフラの維持ということで、愛媛県でも、国の交付金を活用して、人材確保に向けた取組の支援を行っているほか、広域幹線の部分について、生活バス路線では、国や市町と協調補助を行っている。ただ、想定を超えるような少子高齢化で、計画にある各事業者だけの負担では、これから先乗り越えていくのは難しいと考えている。宮崎先生から言わされたように、本日いただいた意見を共有し、県としても施策に反映していきたいと思っている。

会長： 他に意見等ないようである。第2次東温市地域公共交通計画の素案の基本的な方針について、ご承認いただけるか。また、スケジュールの都合上、細かな修正については、会長に一任いただくことによろしいか。

各委員： 『承認』

会長： それでは、次の議題に移る。

（3）地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について

①地域公共交通調査事業（計画策定）

事務局： <説明【資料3-1】～【資料3-3】>

会長： ただいまの説明について、ご意見等ないか。

会長： 意見等ないようである。それでは、次の議題に移る。

②地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

事務局： <説明【資料4-1】～【資料4-4】>

会長： ただいまの説明について、ご意見等ないか。

宮崎： 【資料4-2】にある目指す姿では、東温市地域公共交通計画に基づいて、地域の実情に応じた輸送手段を市と事業者、市民の方が主体となって支えることとなっている。【資料4-1】の⑤で利用者は増えていることから、収支が悪くなっている要因は、経費が上がっていることであると考えられる。燃料費や、人件費も最低賃金が上がっているので、その分上がっていると考えられる。

【資料4-3】の3ページ目、利用者1人当たり収支差の推移を見ると、目標には至っていないものの、令和5年、令和6年、令和7年と改善している。これらを勘案して、⑤目標・効果達成状況をA評価としても良いと思うかどうか。

事務局： いただいた意見で国の担当者と相談する。

宮崎： この評価は協議会としての一次評価であるので、協議会として委員の皆様にご承認いただけるのであればA評価で提出してはどうか。

会長： それでは、A評価で提出してよいか、ご承認いただけるか。

各委員： 《承認》

会長： それでは、⑤目標・効果達成状況をA評価に変更し、提出する。

(4) その他

会長： 最後に梅本ループ線において実証運行が予定されている自動運転バスについて伊予鉄バスよりご説明をお願いしたい。

中川： 今年度、国の補助事業の採択を受けて、自動運転の実証運行を行う予定である。運行開始は2月の中旬を予定しており、現在、準備を急いでいる状況で、

具体的な内容について資料等の準備はできていないため、事業の全体的な概要をご説明させていただく。

伊予鉄バスは、2年前の2023年度から、自動運転の事業に取り組んでおり、2024年度に、松山観光港と高浜駅の間の短い区間ではあるが、自動運転の運行を行っている。自動運転に取り組む背景としては、先ほどお話したように、運転手不足が一番大きい。運転手不足の状況と、国の法整備が整って、許認可を得た上で今、進めている。

全国的な運転士不足が、松山近辺や愛媛だけではなく、深刻な状況である。国の補助を受けながら先進的な取組を進め、今後社会に浸透していくためには様々な課題があるので、実証運行を繰り返した上で、課題を車両技術の改善に充てていくという目的がある。またそれ以外にも、今まででは、人が運転する車同士や、車と歩行者の中でのマナーがあったと思う。自動運転が入ってきたときに、そういったマナーが、今まで良いのかの見直しも必要になるので、まずは実際の運行における課題の解決に向けて、手厚い支援を国からいただける背景もあり、行っている。

今年度はその取組の一環として、梅本ループ線で自動運転レベル2の実証運行を行う。車両に自動運行装置というものが付いており、進む、曲がる、止まる等は自動運行装置が補助するが、運転操作そのものは、人が行う。当然、事故がないように万全を期して運行するが、どうしても避けられないようなタイミングでの飛び出し等、事故がないとは言い切れないで、そういったケースが起こったときに、あくまでレベル2は、運転操作をしている人に責任があるというものである。そのため、運転操作する者は、しっかりと安全確認をしながら、事故が無いよう、責任を持って運行を行う。

また、梅本ループ線は今、フジグラン重信までのルートであるが、そこから南のエリアに、今後コストコの出店や東温スポーツフィールドの整備等、今までなかった施設の整備が進んでくるので、今回の自動運転の実証に併せて、今まで路線バスが走っていなかった場所への取組も一緒に進めていきたい。実際に自動運転で今後も行うかどうかは、今回の実証運行を踏まえての検証にはなってくるが、道路環境が自動運転に適しているのか等も今回の実証運行で確認をしたい。今年のルートが、今後運行するルートと決めて行うものではなく、現状、課題として挙がる場所をシンプルに解決できるルートで行う予定である。路線延長や再編を行う際には、改めて検証結果を踏まえて、最適なものにすることを考えているため、今回は、牛渕団地の方まで回るルートで運行する。このルートは、今までお声はいただいていたが、変更に伴う経費もあり、実現には至っていなかった。今回実証運行のタイミングで運行を行い、今後ルート変更できるか、検証させていただきたいと思っている。

また、今回は無料での運行を考えている。宮崎先生から、無料のときにのみ一時的に利用する方がいるという話があったが、今回は運行をして、実際の利用者数や経済性の検証までは考えていないため、無料の期間に 1 度乗っていただいて、自動運転の車両がどのようなものか感じていただくことが第 1 の目的と考えている。自動運転の受入環境を整えるのは、非常に時間がかかると思うので、今回は体験して味わっていただくことで、今後実際に運行することになれば、その経験を踏まえて、日常使いしていただけるように繋げていきたいという事業である。

具体的なことは本日お示しができず申し訳ないが、内容が固まり次第、東温市とも協力して、ホームページ等を通じて広報しながら、皆様に利用していただきたいと思っている。委員の皆様も関係者の方に、2 月の中旬ぐらいに自動運転のバスを梅本で運行することを周知していただければと思う。

地域には、各地域の区長さんを通じて、詳細の情報については今後ご案内ができるならと思っている。時間が限られているが、できる限りの広報に努めた上で実施したいと思っているので、ご理解いただきたい。

宮 崎： 小中学校で、保護者向けのメールシステム等があると思う。小中学校へ情報提供する際には、このような小中学校、あるいは高校等で整備されているメールシステムを利用した公共交通の情報発信をしても良いように思う。特に小学生の子供たちは公共交通に興味があり、親子で体験する機会にもなると思うので、子供たちへの情報提供は、そういったシステム等を活用していけば、公共交通の情報提供不足の解消につながり良いと感じている。

会 長： 全体を通して、ご質問等ないか。

以上で、本日の協議事項はすべて終了したので、司会進行を事務局へ返す。

4. 閉会

進 行： それでは、以上で本会議を閉会する。