

令和5年度第3回西条市地域公共交通活性化協議会  
会 議 録

○ 日 時 令和5年11月20日(月)午前10時から午前10時50分

○ 場 所 西条市役所本館5階大会議室

○ 出席者 委員(21人)(◎:会長、○:副会長)

※ 敬称略 ◎越智三義 ○難波江覚 越野 美智子 川田 卓哉  
鈴木 英樹 渡部 光男 窪 仁志(代理) 東山 健二  
伊藤 誠悟 井上 哲也 木藤 清 徳永 米子  
星加 隆夫 渡部 英志 稲井 義隆 秋川 剛  
矢野 裕紀 菊池 勝二 一色 利彦 松浦 和仁  
曾我部 壽恵廣

市関係部署(3人)

建設部建設道路課

建設部都市計画管理課

福祉部長寿介護課

事務局(4人)

近藤 孝弘 佐伯 博隆 江口 亜弓 長谷部 敦哉

○ 傍聴者 7人

○ 会次第

- 1 開会
- 2 会長あいさつ
- 3 協議事項  
西部地域交通体系再編案について
- 4 その他
- 5 閉会

## 【議事要旨】

### 1 開会

#### ○事務局長

定刻が参りましたので、ただいまから、令和5年度第3回西条市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。私は、本日議事に入りますまで司会を務めさせていただく、協議会事務局長です。それでは、開会にあたりまして、協議会会長がご挨拶申し上げます。

### 2 会長あいさつ

#### ○会長

皆様、おはようございます。本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。令和5年3月28日に開催した協議会におきまして西部地域のバス路線等々の見直しを行うために分科会を設置し、検討を重ねてまいりました。本日は、分科会から、西部地域をいかに持続可能な形で公共交通の体系をどのようにしていくかという報告を受け、皆様とそれについて協議していきたいと思います。まずは、西部地域交通体系の再編案ということで、分科会で検討された内容について報告を受けていただき、皆様に忌憚ない意見をいただきたいと思ひます。本日はよろしくお願ひします。

#### ○事務局長

それでは、本日の出席状況につきましてご報告させていただきます。本日は委員23名のうち21名の方にご出席いただいております。協議会規約第7条第2項に基づき、委員の過半数の方にご出席いただいておりますので、この会は成立しておりますことをご報告いたします。また、本日の会議の内容につきましては、公表することといたしておりますので、あらかじめご承知おきいただきますようよろしくお願ひします。それでは、議事に入ります前に、事前に送付しております本日の配布資料についてご確認ください。お手元に、本会「次第」、「西条市西部地域交通体系再編の検討について《報告》」の2点をお配りさせていただいております。お持ちでなければ挙手にて申し出ていただければと思ひます。

それでは、これより議事に入ります。本会規約第7条に基づきまして、会長が議長となり議事を進行することとなっておりますので、会長よろしくお願ひします。

### 3 協議事項

西部地域交通体系再編案について

○会長

それでは、規約に従いまして、会を進行させていただきます。まず、協議事項の西部地域交通体系再編案について、事務局から説明をお願いします。

○事務局

(別添 西条市西部地域交通体系再編の検討について《報告》より抜粋したパワーポイントにより説明)

本日はよろしく申し上げます。それでは、私の方からは、西部地域交通体系再編検討分科会において検討整理をいたしました西部地域交通体系の再編案について、ご報告をさせていただきます。まず、令和5年3月に開催いたしました本活性化協議会から、西部地域交通体系再編検討分科会に対して、検討を付託されました経緯と内容について、ご説明をいたします。

令和5年2月1日に開催いたしました本活性化協議会におきまして、本市西部地域において、せとうち周桑バス株式会社が運行しておりますバス路線について、長年、利用の少ないバス路線については、令和7年度末までに5路線中4路線の廃止と1路線の再編の方針を定めました。そして、令和5年3月28日の本活性化協議会におきましては、路線廃止後の西部地域の交通体系を検討するために、バス、タクシー、JRといった交通事業者・国県市で構成する西部地域交通体系再編検討分科会を設置し、専門的かつ迅速に、西部地域に適した交通体系の検討を行った上で、本活性化協議会に報告を行うことを決定いたしております。分科会におきましては、令和5年4月以降、市民アンケート等各種アンケート調査を行いまして、分科会での検討を経て、9月20日に開催した第3回西部地域交通体系再編検討分科会において、西部地域の交通体系について整理ができましたので、このたび協議会への報告を行うものであります。

(資料 P7)

それでは個別の交通モードについての検討ですが、まず、路線バスの再編方針についてです。路線バスの利用者ターゲットは、市内外の全世代とします。全世代を対象とした市民アンケート調査の結果から、通院頻度は月1回または年数回、買物頻度は週1～2回が多く、設定する便数については、需要に応じたサービス水準とします。

(資料 P7)

下の表(表4)ですが、各地域からの通院先、買物先についてですが、それぞれ東予地域や西条地域が多く、各地域から東予地域や西条地域へ移動できるようにルートを設定する必要があります。次に整備のポイントについてですが、先ほどの再編の考

え方とも重複しますが、まず、まちづくりの観点から西条市立地適正化計画における居住誘導区域間を接続させます。そして、人口密度が高い居住地やバス乗降実績が多いポイントをつなぐルートとします。西部地域において同一の生活圏である旧1市2町を結ぶ地域間ネットワークとして構築します。各種アンケート調査結果で病院やスーパーなどの移動先として、多く挙がっているポイントに接続いたします。広域バス路線・特急バス・JRとの接続を考慮いたします。

(P3 図2、P5 図3)

以上を踏まえまして、分科会で協議を行いました結果、西部地域におけるバス路線の再編の方向性といたしまして、左図(図2)が現状の路線図、右図(図3)は再編後の図となっておりますが、保井野線については、本年9月30日をもってすでに路線廃止となっております。同時期に、瀬戸内運輸株式会社が運行する今治小松線、今治方面からJR壬生川駅、小松サービスセンターへの路線についても、本年9月30日に路線廃止となっております。壬生川線につきましては、幹線として位置付けており、維持し、減便といたします。湯谷口線と関屋線については、路線再編方針どおり廃止し、新たに一部を、西部循環線に再編いたします。そして三芳線ですが、現状の三芳線は、三芳地区から壬生川駅周辺へ大回りするルートとなっております。乗車時間が非常に長く、利用が少ないことから路線廃止予定とし、新たに新三芳線(仮称)に再編いたします。

(資料 P13) (三芳線)

詳細ですが、再編後は、主に西条市立地適正化計画の「三芳・国安居住誘導区域」に居住する方の買物・通院利便性向上を図るために、三芳地区・国安地区と壬生川駅周辺市街地間の路線距離を短縮化し、30分以内に起点終点間を運行できるようにし、またアンケート調査で、通院や買い物の移動先として多くの回答があった施設に接続し、利用が見込めるルートとして設定しております。フジ東予店と周桑病院のところで周回しているようになっているのは、利便性や安全性を考慮し、フジ東予店側、周桑病院側に停車することとしているための周回となっております。次に便数についてですが、現行の三芳線は、1日3往復で運行していることから、再編後も、同様に1日3往復で設定いたします。

(資料 P14)

運行時間帯についてですが、新三芳線の利用者は、主に高齢者の通院や買物の利用目的が想定されますので、高齢者アンケート調査から、外出時間帯は、概ね午前9時～午後3時となっており、この時間帯へのダイヤ設定が妥当と思われれます。

(資料 P16) (壬生川線)

次に壬生川線についてですが、現状の路線のバス停での乗降の状況から、湯谷口か

ら周桑病院の間は、偏りなく利用がみられます。また湯谷口バス停においては、国道を走っている特急松山～新居浜線への接続が見られ、JR 壬生川駅と湯谷口間は 30 分程度での運行となっております。そして今後、丹原地域からの通学需要を見据え、JR 壬生川駅と接続を図る必要があることから、現壬生川線については維持することといたします。

(資料 P18)

この壬生川線の課題としましては、令和 4 年度実績として、壬生川線は 18 便（上り 10 便、下り 8 便）運行しておりますが、1 便当たりの利用者数は 1.3 人と非常に低い状態となっております。このことから便数については、削減とし、移動需要を束ね、1 便あたりの乗車人数の増加を目指すこととします。

(資料 P19)

便数の目安としては、通勤や通学利用を見据えるとともに、湯谷口での特急バスとの乗り換えや JR 壬生川駅での予讃線との接続、高齢者の外出時間帯も考慮し、1 日 12 便での設定が適切であると考えております。

(資料 P27) (西部循環線)

次に西部循環線（仮称）についてですが、この路線は、東予・丹原・小松地域、つまり立地適正化計画の「壬生川・丹原居住誘導区域」と「小松・氷見居住誘導区域」を結び、各種アンケート調査結果で目的地として多く挙げられている医療機関や商業施設付近を通るようルートを設定しております。右回り左回り 1 周 1 時間以内とすることで、目的地までは最大 30 分以内で到着するようなコースとしております。そして、特に小松サービスセンターのバス停で、西条地域や他市とつながる広域バス路線や特急バスと接続できるように設定しております。また、ルートを検討するうえで、小松地域にはスーパーがなく、アンケート結果からも買い物先としてマルナカ氷見店の回答が多く見られましたので、マルナカ氷見店への接続についても検討を行いました。しかし、循環線は 1 周 1 時間を目安としており、マルナカ氷見店まで向かうと時間がどうしてもかかってしまうということと、後ほど説明いたしますが、今後、新たに導入する小松地域デマンド型乗合タクシーで、区域外の乗降ポイントとして設定する予定となっていること、そして、この西部循環線を利用すれば、マルナカ東予店や木村チェーン、その他スーパーにも接続可能となっていること、バスの運行上、小松サービスセンターからマルナカ氷見店に向かうとき、またマルナカ氷見店から折り返す場合、国道へ出るときに右折をしなければならず、危険が伴うこと、時間を要するといった問題があることなど、これらのことを勘案し、検討した結果、今回の西部循環線のルートから除外しております。

(資料 P26)

便数につきましては、高齢者の外出時間帯を参考に、8時台～17時台の間に、1周1時間とし、右回り左回りが重複しないダイヤとするとして、右回り5便、左回り5便の運行を設定したいと考えております。

以上がバス路線の再編についてとなります。

(資料 P28)

次にデマンド型乗合タクシーの導入についてですが、バス路線廃止後の一部代替交通として、また既存の交通空白地域の解消のため、それぞれの地域に導入することとします。主なターゲットとしては、移動手段のない高齢者ということになるかと思えます。各種、アンケート調査からですが、市民アンケート調査結果からは、日常の移動に対し、困りごとがあると回答した人の、その困りごとの内容として、「長い距離を歩くのが大変」という身体的な理由や、「公共交通機関までの距離が遠い」といった声が多くありました。

(資料 P28)

高齢者アンケート調査結果からは、自身で車やバイクを運転できない方が、全体の3割程度、うち75歳以上では約半数が運転できないと回答しております。また、移動手段のない高齢者の外出頻度は、週1～2回が40%で、月1～3回が30%でありました。

(資料 P3 図2、P5 図3)

次に運行区域についてですが、1回の運行距離を抑え、効率的な運行としていく必要があること、また路線バスと組み合わせ、補完し合うように体系化していくといったことから、東予・丹原・小松それぞれ地域内での運行とし、他の地域へは、原則、西部循環線等バス路線を利用して移動することといたします。なお、東予地域の黒谷地区や丹原地域の桜樹地区のようなそれぞれの中心部から離れた地区については、平野部とは異なった、運行を行うこととします。平野部につきましては、現在、西条地域で稼働しております西条地域デマンド型乗合タクシーを、黒谷地区・桜樹地区につきましては、西条地域の加茂地区デマンド型乗合タクシーに準じた運行サービスとしたいと考えております。ただし、先ほど運行区域は、東予・丹原・小松地域それぞれの区域内ということに制限をしましたが、東予地域にある西部支所と周桑病院につきましては、区域外の乗降ポイントとして設け、丹原地域、小松地域からも接続できるように設定したいと考えております。西部支所につきましては、令和4年8月から丹原と小松総合支所がサービスセンター化されまして、市民への行政サービスが縮小されてしまっていることや、周桑病院については、公立病院で診療科目も複数あり、西部地域の拠点病院として位置づけられていることから、区域外に乗降ポイントとして設定するものであります。ほかに分科会で、特急電車が停車するJR壬生川駅

について区域外の設定についてのご意見もございましたが、今回のデマンド型乗合タクシーの主な利用者が通院や買物を目的とする高齢者を想定しており、他地域への移動は、原則、西部循環線等バス路線での移動としていることから、JR 壬生川駅は、除外しております。そして、先のバス路線の運行ルートの設定時にも触れましたが、小松地域にスーパーがないことから、例外的に区域外の西条地域にあるマルナカ氷見店を乗降ポイントに設定したいと考えております。あと今後、各地域に導入するデマンド型乗合タクシーの愛称を、これまで導入してきた地域同様、「よりそいタクシー」としたいと思えます。

(資料 P33) (東予、黒谷 よりそいタクシー)

それでは、以上を踏まえて、各地域のデマンド型乗合タクシーの設定についてですが、東予地域のデマンド型乗合タクシーにつきましても、黒谷地区と黒谷地区を除く地域を東予地域として分けての整理となります。運行区域は、東予地域はその地域内、黒谷地区は黒谷地区と東予地域とします。運行方法は、自由経路ドアツードア型とし、利用対象者は、東予地域は、黒谷地区以外の居住者、黒谷地区は黒谷地区居住者とします。運行日数、曜日、便数、時刻は、各種アンケート調査やタクシー事業者協議、地元要望等から、東予地域が週 2 日、月曜日と木曜日、1 日 4 便、時刻は 9 時、11 時、13 時、15 時発とします。黒谷地区は、週 1 日、火曜日運行、1 日 2 便、9 時、15 時発とします。

以下、東予地域、黒谷地区ともに予約期限は、午前中の便は前日の 16 時、午後の便は当日の 10 時までの予約とし、乗車日の 1 週間前からの予約受付とします。運賃は、大人 1 乗車 500 円、小学生以下 1 乗車 250 円とし、運行事業者は、東予地域に事業所がある、常盤タクシー株式会社と有限会社東豫タクシーを想定しており、両社とも本事業への協力の旨の回答はいただいております。

(資料 P37) (丹原、桜樹 よりそいタクシー)

次に丹原地域デマンド型乗合タクシーについてですが、桜樹地区と桜樹地区を除く地域を丹原地域として分けて整理します。運行区域内は、丹原地域はその地域内、桜樹地区は桜樹地区と丹原地域とし、区域外には西部支所と周桑病院の乗降ポイントを設けます。運行方法は、自由経路ドアツードア型とし、利用対象者は、丹原地域は、桜樹地区以外の居住者、桜樹地区は桜樹地区居住者とします。運行日数、曜日、便数、時刻は、各種アンケート調査や西条地域よりそいタクシー等の運行内容から、丹原地域が週 2 日、曜日は未定、1 日 4 便、運行時刻は 9 時、11 時、13 時、15 時発とします。桜樹地区は、週 1 日、曜日は未定、1 日 2 便、時間は未定とします。未定の部分は今後の検討とさせていただきます。

以下、丹原地域、桜樹地区ともに予約期限は、午前中の便は前日の 16 時、午後の

便は当日の10時までの予約とし、乗車日の1週間前からの予約受付とします。運賃は、大人1乗車500円、小学生以下1乗車250円とし、運行事業者は、丹原地域に事業所がある、有限会社周桑丹原タクシーを想定しており、本事業へは協力の旨の回答はいただいております。

(資料 P41) (小松 よりそいタクシー)

次に小松地域デマンド型乗合タクシーについてですが、運行区域は、小松地域内(石鎚地区除く)とし、区域外にはマルナカ氷見店、西部支所、周桑病院の乗降ポイントを設けます。運行方法は、自由経路ドアツードア型とし、利用対象者は、石鎚地区を除く小松地域居住者とします。なお、石鎚地区については、平野部からかなりの距離があり、運行効率を考えると平野部とあわせて運行することは困難であると考えられ、現在、協議会で実施している助成制度で、振興山村の指定地域で、路線バスのバス停、路線から400m以上離れているところに居住する世帯に年間12,000円助成できる山間部交通不便地域移動助成制度がございますので、引き続きこちらの助成制度で対応したいと考えております。運行日数、曜日、便数、時刻は、各種アンケート調査や西条地域よりそいタクシーの運行内容等から、週2日、曜日は未定、1日4便、9時、11時、13時、15時発とし、未定の部分は今後の検討といたします。予約期限は、午前中の便は前日の16時、午後の便は当日の10時までの予約とし、乗車日の1週間前からの予約受付とします。運賃は、大人1乗車500円、小学生以下1乗車250円とし、運行事業者は、小松地域に事業所がある、有限会社小松タクシーを想定しており、本事業への協力の旨の回答はいただいております。

(P3 図2、P5 図3)

以上が、バス路線再編やデマンド型乗合タクシーの導入による西部地域交通体系再編案ではありますが、最終的には、図2から、図3のような絵の交通体系となる予定としております。

(資料 P6)

次にこの西部地域交通体系再編のスケジュールについてですが、既にバス路線廃止時期等の方針は、おおむね決定しておりますので、その路線廃止時期に合わせた形での、バス路線の再編や、デマンド型乗合タクシーの導入となります。上から、バス路線の保井野線につきましては、すでに令和5年9月末に路線廃止となっております。次にその下の三芳線につきましては、令和6年9月末が路線廃止予定となっておりますので、この廃止にあわせまして、令和6年10月からバス路線の新三芳線(仮称)に再編し、運行開始、同タイミングでデマンドタクシーの東予地域・黒谷地区を導入いたします。次に令和7年9月末に、壬生川線の減便、湯谷口線の路線廃止、それにあわせる形で、令和7年10月からバス路線の西部循環線の運行開始、丹原地域、桜樹地区デマンド、小松地域デマンドタクシーの導入を行います。最後にバス路線の関屋線を令和8年3月31日に路線廃止とし、西部地域の交通体系再編の完了といたし



ます。いずれにしましても、バス路線廃止に伴って、交通空白期間が生じないように、バス路線の再編やデマンド型乗合タクシーの導入を行っていく予定といたしております。

(P3 図 2、P5 図 3)

令和 7 年度末には、右図のような再編後の最終的な形となるように再編を進めていく予定としております。

次に、直近の再編となる令和 6 年 10 月のバス路線の新三芳線（仮称）の再編、東予地域・黒谷地区デマンドの導入に向けての、協議会等関係者のスケジュール、予定となります。まず、本協議会ですが、本日、協議の上、ご承認をいただけたとして、西条市の 12 月の議会におきましては、市議会へ本再編案についての説明を行う予定としております。次に、本協議会書面で 1 月に、東予地域・黒谷地区のデマンド型乗合タクシーの運行内容について、協議承認を得たのち、1 月から 3 月で事業の住民周知用チラシ作成等準備をしまして、4 月からバス路線再編や東予地域デマンドタクシーの周知・登録案内等を行い、10 月から、東予地域黒谷地区のデマンドタクシーとバス路線新三芳線（仮称）の運行を開始します。バス事業者とタクシー事業者は、運行開始に向けた各種許可等申請関係手続を実施していただくようになります。

以上が、本年度 4 月以降、西部地域交通体系再編検討分科会で、検討を行った西部地域に適した交通体系再編案となっております。ご協議よろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございました。分科会で活発な議論が行われたということは聞き及んでおります。バス路線の廃止に伴うデマンドタクシーの導入、バス路線をいかにアンケート調査に基づいてどのようなところを回ればいいのかということも議論した上での再編案となっております。これについて質問・意見はございませんでしょうか。

○委員

周桑商工会です。この西部地域というのは私ども周桑商工会の管轄区域なので非常に興味を持って聞かせていただきました。ありがとうございました。経済団体としまして、費用対効果から、三芳線におきましては、路線の廃止というのは致し方ないのかなと思っております。とはいえ、移動難民の解消のためにも、今回のデマンドタクシー等非常に練られた案を作っているということで、地域の方にご活用いただけたらなと思っております。ちなみに、今回の見直しによります経費の削減効果はどの程度になるのか、ご教示いただければと思います。

○事務局

費用の観点につきまして、協議会においても問題意識を持っておりまして、西条市地域公共交通網形成計画を令和2年に作成した時、現在の西条市地域公共交通計画ですが、公共交通関連費用については、平成30年度の公共交通関連費用を上限とし、これを抑制していくという目標を定めております。その交通計画の計画期間（令和2年度～令和7年9月末）に大方、今回の再編が終わりますので、バス路線の削減に合わせて、その費用をデマンドタクシーに充て導入を進めえることによって、その目標額までに経費を抑えられる見込みとなっております。

#### ○会長

平成30年度の約1億3千万円から新型コロナウイルス感染症の関係で費用が上がっています。これがこの再編、バス路線の廃止とデマンドタクシーを入れることによって、令和9年度でその目標を達成するだろうという予測をしております。デマンドタクシーの運行と路線バスが同時に動く時期がございますので、再編後、費用は若干上がる時期がありますが、その再編に基づいてこの平成30年度の目標に向かっているというものです。

他にご意見ありますでしょうか。

#### ○委員

西条市医師会でございます。いわゆるバス会社への補助金の総額についての資料が今回ついていなかったのも、その点をご指摘しようかなと思っておりました。もう一点、気になるところは、廃線であったり減便であったりする話は当然やっていたかかないといけないと思いますが、資料の2ページによりますと、例えば通勤通学における利用者は確保しなければならないということで、平日に関しては今の便で良いと思われませんが、土曜日曜というのは明らかに半数ですよ（平均利用者数）。これはもうほぼ乗っていないというような状況になっているように思われますので、こういうダイヤの部分についての減便というのも具体的に平日だけでなく、平日と土日が同じような形での減便というのではなくて、土日に関してはもっと減便しても良いのではないかと、思うように思われます。明らかに今の人口からしますと、若い世代にこの負債1億は大きく思います。このデータ（補助金の内訳資料）も5年くらいさかのぼったものを私は欲しかったです。また、私の立場として医療に関しては、受診者でバスの利用者というのはほとんどいらっしゃらないと思います。立場毎での発言をさせていただくのであれば、医療に関してはバスという公共交通機関の利用者というのは非常に少ないというような現状でございます。今まで私も提案をさせていただいて、今私も運営しております西条市の休日夜間急患センターのバスの停留場を設けたらどうかというようなお話も一度提案をさせていただいたことがあったんですけど、それもどうなっているのか分かりませんが、そういうような公共の交通を確保しようとするのであれば、バス停を一つ増やしたぐらいで何も迷惑はかからないのではないかと

思われますので、そういうご提案もさせていただいたら、というように思いました。以上でございます。

○事務局

平日と土日祝のダイヤについては、今後バス会社とも協議していきたいと思えます。また、補助金等公共交通関連費用の資料につきましては、また委員の方にお示しするようにいたします。

○会長

いただいたご意見については、今後の検討課題ということで整理していきたいと思っております。

他、ご意見ございませんでしょうか。

○委員

愛媛運輸支局です。いろいろご説明いただいて、市内にある路線バス、いわゆる路線バスを維持しつつ、それでカバーできないところはデマンド交通を入れてカバーするという形で、両方は住み分けられており、現状としていいのではないかと思っておりますが、一つ、デマンド交通については、やはり、前日まで予約しないと行けないというような、制約が路線バスと違っています。決まった時間に来てくれる路線バスとは違って、自分で予約するというひと手間がかかりますので、そのところについては、高齢者の方は予約が面倒だ、といったこともありますので、利用しやすいような形で乗り方の勉強会、説明会とかを丁寧にやっていただけたらな、というのが一つです。あと、乗り継ぎの話で新居浜特急線の話もありましたけれども、瀬戸内運輸株式会社様がダイヤ改正とされてますので、一部この事前にいただいた資料から変更になっている部分もあるかと思えますので、そのところについては、接続のところを一般の方にお示しする際には最新のダイヤで示していただけたらなというように思います。以上です。

○会長

ありがとうございます。デマンドタクシーの周知などについては、きちんとさせていただくよう考えております。当然、接続というのは非常に大事な点なので、ダイヤ改正に伴って臨機応変に対応していかなければならない、というように考えております。

他、ご意見ございませんでしょうか。

それでは、医師会の方からのご意見は、今後検討課題ということにはさせてもらい

ますが、今回の再編案につきましてご承認いただけますでしょうか。ご承認いただける方は挙手をお願いします。

(各委員挙手)

ありがとうございます。出席委員の3分の2以上の賛成をいただきましたので本会規約第7条第4項の規定に基づき本案は原案のとおり承認することとします。

#### 4 その他

協議事項は以上となりますが、その他、協議事項のほかにご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

その他、無いようでしたら、以上で、予定をしておりました協議事項などは全て終了いたしましたので進行をふたたび事務局へお戻しいたします。

#### 5 閉会

##### ○事務局長

本日ご承認いただきました。内容に基づきまして業務を進めてまいります。その中で皆様の承認を得る必要が生じた場合、適宜協議会を開催させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして本日の会議は終了いたします。

皆様ありがとうございました。お気を付けてお帰りください。

「了」