

# 令和3年度 第2回菊川市地域公共交通会議

## 会 議 録

場 所	協議会室（本庁舎4階）	日 時	令和3年11月17日（水） 午後2時00分～午後3時50分
-----	-------------	-----	----------------------------------

### 報告事項

- 1 開会 （森下地域支援課長）
- 2 あいさつ （赤堀副市長）
- 3 議事
  - (1) 令和3年度菊川市コミュニティバスの利用状況（上半期）について【報告】
  - (2) 菊川市地域公共交通網形成計画の成果指標に基づく評価（令和2年度）について【報告】
  - (3) 令和4年度コミュニティバス各コースの運行内容の変更について【協議】
  - (4) 今後の「コミタクくん（デマンド運行）」の運行について【報告】
- 4 その他

（次頁から議事録を掲載）

# 議 事 録

## 1 開会

### ●事務局

地域公共交通会議を開催する。

出席者委員17名のうち15名が出席。出席委員が過半数を超えているため、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6条により会議は成立。

## 2 あいさつ

### ●赤堀副市長

〈あいさつ〉

## 3 議事

### ●事務局

これより議題に入るが議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

### (1) 令和3年度菊川市コミュニティバスの利用状況（上半期）について【報告】

#### ●事務局から報告

令和3年度の上半期の利用状況について報告。

定時定路線運行について、コロナウイルス感染症の影響を受ける前と比較して令和3年度の利用者数が1割減程まで戻ってきている。昨年度との比較では1割程増加している。

1日当り利用者数の比較では、令和2年度の4月と5月が特にコロナウイルス感染症の影響を受けているため、比率は大きく増加している。また、令和3年度の8月と9月についてもコロナウイルス感染症の影響を受けた時期であり、昨年度よりも減少している。

デマンド運行については、奈良野・布引原コースが昨年度よりもすべての月で減少しており、合計も昨年度の半分以下である。三沢・河東コースについては、各月10人前後の利用者であり、昨年度とほとんど変化はないと考えられる。

#### 意見・質問

##### ○委員

定時定路線運行について全国的に利用者は8割まで戻ってきている。菊川市が令和元年度に比べて9割まで戻ってきているというのはよいことである。令和2年度において、コースを変えたことによる利便性の向上があったのか全体的に戻ってきているのか知るためにも、コース別の利用者数についてわかるとよい。

##### ●事務局

コース別の利用者数については令和3年度のデータが手元にないため、後日に年度末や1月の会議にて、機会があれば報告する。

### (2) 菊川市地域公共交通網形成計画の成果指標に基づく評価（令和2年度）について【報告】

#### ●事務局から説明

地域公共交通網形成計画の評価指標が、コミュニティバスの1日当りの利用者数については2015年の現状値124人から2025年の目標値145人と定めている。年度別期待値としては、昨年度が135となっている。もう一つの評価指標は、市民アンケートの評価項目の集計結果である「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思ふ市民の割合についてであり、2015年の現状値が43.5%、2025年の目標値が59%としている。年度別期待値では、昨年度が51.3である。

評価方法については、当該年度の実績値と現状値を比較し、現状値以上であれば、期待値と比較し、評価が決定される。2020年の評価については、実績値が112であり、現状値124と比

較し、現状値よりも低いため、現状値未満という評価となる。しかし、昨年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響があり、通常と比較はできないため、その影響を鑑みた場合も算出した。補正した期待値115については、昨年度の第2回地域公共交通会議にて協議されて決定したものである。現状値についても同様に算出し、補正した現状値が115となる。この補正值にて評価した場合、実績値112は現状値105より大きく、期待値115と比較し、評価はBとなる。もう一方の「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思ふ市民の割合については、実績値38.4が現状値43.5よりも低いため、評価は現状値未満となる。2020年度については、西方・沢水加コースを西方コースと沢水加コースの2路線に分け、デマンド試験運行を開始した時期であり、前年より割合が減少していることに影響しているように感じられるが、市民アンケートの調査時期が4月であり、変更の影響はないと考えられる。なお、今年度の4月に実施した市民アンケートでは、42.5%と上がっているため、変更の影響は良い方向にあると考えられる。

#### 意見・質問

##### ○委員

2021年に「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思ふ市民の割合が42.5%になっているのは、良い結果である。市民アンケートについては、地区別に集計はしていないのか。

##### ●事務局

市民アンケートの集計は無作為に2,000人を抽出する方法をとっている。

##### ○委員

地区別にアンケートの集計結果がわかれば、コミュニティバスのコース沿線や変更した箇所について、市民の方がどう感じているのかわかるため、分析できればよい。コロナ禍での評価がBであるが、これを受け、どのように考えるのか。

##### ●事務局

市民アンケートの結果を受け、現状を把握した上で、指標として今後この数字を高めていくように努める。

##### ○委員

評価方法で、現状値未満とBやCを含むが、現状値との比較が一番大きいのか。

##### ●事務局

まず、実績値が基準であり、現状値との比較し、現状値よりも小さければ、現状値未満という評価。それ以上であれば、期待値と比較し、評価するというものである。

##### ○委員

今回の評価を踏まえ、今後について、現状でどのように考えているか。

##### ●事務局

この評価を踏まえた上での具体的な方針があるわけではないが、多方からベンチの設置の要望やポケット時刻表の中にマイ時刻表の作成などの意見が寄せられており、コミュニティバスの周知や利便性の向上に取り組んでいく。

##### ○委員

評価指標の目標値については、この数値を設定した根拠があるのか。また、現在の数値的に目標を達成するのは厳しい状況だと思うが、期待値の修正を検討する予定はあるか。現在の市民アンケートの抽出方法では、調査の結果も信用できず、アンケートの集計方法に問題があるのではないのか。

●事務局

数値設定の根拠については、2025年の目標値が公共交通網形成計画を策定する際に、菊川市の総合計画に合わせて設定した数字である。そこに向けて毎年度の目標がわかりやすくなるように、2015年から2025年の差を按分したものになる。

市民アンケートの集計については、事務局としても課題と感じるところである。この評価項目については、コミュニティバスやコミタクくんだけでなく、電車や路線バス等の公共交通全体のことを含むため、コミュニティバスやコミタクくんに特化したアンケートではない。この計画を策定する際にコミュニティバスの利用者に限ったアンケート調査や高校生を対象にしたアンケートを実施し、これを基に策定している。また、公共交通網形成計画の中で、2024年度にコミュニティバスの利用者の特化したアンケートを実施する予定である。

○委員

期待値や目標値を達成するには厳しい状況だと思うが、計画を修正する予定はあるのか。あるいは、2025年度までに目標値を達成できるほど利便性を向上させる道路整備の計画や駅周辺の計画があるのか。

●事務局

総合計画に合わせたこともあり、59.5%という目標値を修正するのは難しいと考えている。総合計画について、10年後にどのようなまちにしていきたいかという意図を持ち、この目標値を設定している。アンケートの集計方法が変わり、実績値は下がっているが、今年度の実績は現状値に近づいている。掛川バイパスの全面開通や菊川駅北整備の計画など利用しやすい交通手段が確保されるよう努力しているところである。達成するのは難しい目標値かもしれないが、掲げた目標を達成できるように努力していく。

○委員

統計調査については、地区別に人口割でやっているのが一般的であるため、その場合、人口が多いところが代表となることに注意する必要がある。路線別の評価をする際は、地区別での集計を見る方がよい。目標との比較は今回の数値でよいと思うが、地区別のデータがあるのであれば路線別の評価もやる方がよい。

目標の修正については重要である。あまりに目標が高い場合、達成ができないとわかる目標では、評価指標や目標の価値がなくなる。そのため、総合計画の目標はそのままでもよいが、当面の現状値に合わせた目標値の修正や別途、目標を定めることが必要である。あるいは、その高い目標を達成するための事業の実施の検討などが必要だと考える。個人的には現在計画の半分であり、目標の修正を検討しても良いのではないかと思う。

○委員

市民アンケートの集計であるため、コミュニティバスの利用者層との乖離があるのではないか。地域公共交通網形成計画の中では、この評価とする必要があるのかもしれないが、この会議では、コミュニティバスやコミタクくんのことが中心であり、路線バスや電車などを含む移動手段全体の評価を、ここでするのは違うのではないか。コミュニティバスの利用者を対象としたアンケートを実施したほうがよいのではないか。

●事務局

現在の地域公共交通網形成計画で、この2つの項目について評価するという事になっている。次の計画を策定する際には何を持って指標とするか検討し、別の指標を立てるなど考えている。

(3) 令和4年度コミュニティバス各コースの運行内容の変更について【協議】

●事務局から説明

令和4年度に大きく変えるコースは沢水加コースとなる。それ以外のコースについては、運行ダイヤを変えることを検討している。

西方コースについて、時刻表の中で、黄色の部分が変更となる部分である。変更内容については、時間通りに運行できないことがあり、菊川病院での休憩時間が時刻表上は10分間の休憩が取れるようになっているが、実際にはその限りではないため、休憩時間を確保できるように停留所と停留所の間が近い箇所を中心に時間を詰めることで、現在の運行内容で少しでも休憩時間をとれるようにするための変更である。令和4年度については、このような時刻ダイヤで運行し、それでもなお遅延が多い、休憩時間が取れないようであれば、契約期間が終了する来年度中に、令和5年度の運行を検討する際に時刻の見直しを検討したい。同様に沢水加コース以外のコースについて、それぞれ調整を検討している。

沢水加コースについては大きく変更となり、運行系統が六本松集会所を起点に菊川市立総合病院を経由し、六本松集会所に戻ってくるというものに変更となる。運行延長が23.4kmから38.6kmに、1便当たりの所要時間が52分から142分に、便数が4.5便から5.5便、運行時刻が7:06～16:43であるものが7:16～16:46に変更となる。停留所の数については、現在22ヶ所であるものが30ヶ所に増加となる。

変更の概要については、自治会からの要望箇所に加え、利用者や議会から「沢水加コースにおいては買い物ができる場所に停まらない」といった意見をいただき、これを踏まえて、変更案を検討した。自治会からの要望箇所については、菊川中央こども園東と菊川東中学校前が該当する。買い物ができる場所として、杏林堂菊川店を追加した他、計7ヶ所の停留所が新たに経由する停留所である。

自治会からの要望箇所については、現在の経路から南側の道路を運行し、菊川中央こども園東と菊川東中学校前を経由する。現在の経路は往路が①原段、②西田橋、③沢水加公会堂、④沢水加谷口橋、⑤畑無公会堂、⑥六本松集会所、⑦千駄ヶ原、⑧河城地区センター、⑨吉沢橋、⑩和田公会堂前の順に経由し、菊川駅に向かい、菊川市立総合病院まで向かう流れであり、復路はその反対回りとなる。変更案については、六本松集会所が起点・終点となり、第1便、第3便、第5便については、①六本松集会所、②畑無公会堂、③沢水加谷口橋、④沢水加公会堂、⑤西田橋、⑥原段、⑦和田公会堂前と進み、西に向かい、自治会からの要望があった停留所、菊川駅、プラザけやきや杏林堂菊川店など新しく経由する停留所を通り、元の経路に合流する。菊川市立総合病院からの戻り方については、和田公会堂前までは同じだが、そのあと⑧吉沢橋、⑨河城地区センター、⑩千駄ヶ原、⑪六本松集会所まで戻ってくる経路となっている。第2便、第4便、第6便については、先に北側を通り、戻りが南側を通る先程とは逆回りとなる経路となる。

これまでは同じ道を行き来する往復であったものが令和4年度からは同じ道を通らず、分岐する部分が生じる。この変更により、経由しなくなる停留所が上本所（マルモ）1ヶ所、新たに増設する停留所が2ヶ所、新たに経由する停留所が7ヶ所とこれまでより8ヶ所停留所が増えることとなる。経路変更に係り、菊川警察署や道路管理者とは協議済みである。緊急事態宣言中及び緊急事態宣言解除後に第1便については試走をし、おおよそ時刻表のとおり運行できている。増設する停留所については、菊川中央こども園と菊川東中学校付近を運行するため、事前に協議したが、特別に危険視する意見は聞かれなかった。また、園児や生徒、保護者の方等にそれぞれ周知していただけたということであった。菊川東中学校については、一斉下校が水曜日であり、その時間も試走し、運行に問題はないと確認した。

沢水加コースの利用状況については、菊川駅前と菊川市立総合病院の利用が多いことから、第1便の2つの停留所の時刻をほとんど変えないよう時刻を検討した。これにより第2便以降については、時間のずれが生じているが、一番利用の多いところをベースに検討した。

意見・質問

○委員

利用状況が多いのは菊川駅前からということだが、行先は菊川市立総合病院であるのか。その利用目的はわかるのか。

●事務局

菊川市立総合病院で降りている方がかなり多い状況である。多くの方が菊川市立総合病院を目的地としている。

○委員

令和4年度沢水加コースの変更に係り、停車する回数が減る停留所については、不便に感じる方もいるのではないかと。地元への説明や調整が済んでいるのか。

●事務局

停車する回数が減る停留所の中でも利用状況については差があり、特に多いのが沢水加谷口橋であり、習慣的に利用がされている停留所になる。そのため、第1便の時刻は大きく変えずに設定してあり、そのほかの停留所については利用が疎らな状況である。自治会への説明については、まだ説明はしておらず、今後、地域の方に出向き、説明する。

○委員

分岐する経路について、沢水加側はフリー降車区間となっているが、河城地区センターや千駄ヶ原側はフリー降車区間となっていない。この変更に係り、河城地区センターや千駄ヶ原の区間をフリー降車区間とすることはできないのか。

●事務局

フリー降車区間については、道路の広さや交通量によって変わるため、警察と協議をする手続きが必要となる。今回、その部分をフリー降車区間とすることは考えていない。また地元からそうした要望が出てくれば、検討したい。

○委員

1日4便あったものが3便になるということか。奇数便で行って偶数便で帰るということか。1便減った分、フリー降車区間となればプラスとなると思う。

●事務局

そういうことになる。沢水加谷口橋や沢水加公会堂などについてはそういうことである。

○委員

沢水加コースと倉沢・富田コースについては、同じような路線を同じような時間帯に運行しているが、これは、その停留所に利用者が多い状況であるのか。もしいっぱいでないのであれば、もっと時間帯をずらすなどの対応はしないのか。

●事務局

倉沢・富田コースについては利用者が最も利用が多いコースであり、乗り切れずにタクシーを呼ぶようなことも少なくない。沢水加コースについては、現状いっぱいになることはないが、倉沢・富田コースがいっぱいで乗らず、沢水加コースに乗るという方もいるのではないかと考えている。変更案についても近い時間帯になっているとのことだが、倉沢・富田コースを利用している方が沢水加コースに動くことを想定しているところである。

○委員

停車する回数が減る停留所については、住民としても決まった後に説明を受けるよりも、住民の方に参加していただくという意味を含め、住民の方に説明して意見をいただき、承認を受けてから会議での承認を得るのがよい。そのため、今日の承認は一時、置いておき、先に住民の方の承認を得たほうがよいと思う。また、第1便について必ずしも第1便としなくてもよいのではないかと。利用する方がどちらの方がわかりやすいか。行きと帰りで便を分け、第1便と第2便とし、それぞれ経路が異なる方がわかりやすいか。時刻表が縦に長いのも見

にくいだろう。行き先の表示を考えた場合に分けたほうがわかりやすいのではないか。利用者の評価についても、まとめて1便とすると増加量が大きくなりすぎるのではないか。

●事務局

本来であれば、地元への説明をしてからにするべきである。地元の方が承知していただいた後で、後日、書面協議等とさせていただく。

便の考え方については、現在の菊川東循環コースや菊川西循環コースを参考に作ったが、住民の方の利用しやすさを含めて検討したい。

■会長

「令和4年度コミュニティバス各コースの運行内容の変更について」の承認については、また後日とする。

(4) 今後の「コミタクくん（デマンド運行）」の運行について【報告】

●事務局から説明

今後の「コミタクくん」の運行について、利用状況が厳しいこともあり、令和3年の2月から3月にアンケート調査を実施した。デマンド運行となったことにより利用しなくなったという方がどれくらいいて、どのような意見を持っているかを調査するために実施した。デマンド運行を導入したことによって、利用しなくなったという方が25人であった。この25人のうち交通の足に困っていると回答した方が5人、困っていないと回答した方が16人という結果であった。利用しなくなったという方のうち16人は補完的な交通手段を持っており、5人の方が本当に交通の足に困っているということがわかった。この5人にコミタクくんを利用していただくために、コミタクくん無料乗車体験会の実施を進めている。

このコミタクくん無料乗車体験会の実施目的としては、デマンド運行となったことにより利用しなくなった理由として、「利用の仕方がわからない」「電話予約することが手間である」という意見が挙げられたため、今後は乗り方の説明だけでなく、実際に乗車して買い物に行く体験会などの実施が必要と判断し、実施するものである。買い物ツアーの概要は、主要地区の地区センター等を会場として、参加者へ利用方法などを説明した後に、参加者に予約の電話をかけていただき、田子重小笠店までの行きの便と帰りの便を予約する体験をしていただく。その後、コミタクくんに乗車し、田子重小笠店へ買い物に行き、帰りは行きの際に予約した便で会場まで帰るといったものである。開催場所については協和会館、ひらかわ会館、くすりん、みなみやま会館を予定している。協和会館については令和3年11月8日に実施したので、その状況やアンケート調査の結果について報告する。

協和会館での実施日は令和3年11月8日、参加人数は12人、アンケート調査の結果としては、デマンド運行を利用したことがあると回答した方が1名、利用したことがないと回答した方が8名であった。デマンド運行が開始される前の定時定路線運行のコミュニティバスを利用したことがあると回答した方が4名、利用したことがないと回答した方が5名であった。つまり3名の方が定時定路線運行を利用していたが、デマンド運行となって利用しなくなったという結果になる。デマンド運行の良い点については、自由意見ではあったが、「1人や少人数でも利用できる」という意見が4名から聞かれた。現在の停留所以外で行きたい場所については、くすりんや病院、眼鏡屋が挙げられた。

ここからは担当所感として、買い物ツアーに参加した意見や感想になる。コミタクくんの運行方法や利用方法を丁寧に説明したつもりであったが、ほとんどの方々にとって理解するには難しい印象であった。理解していただくためには、繰り返し丁寧に時間をかけて説明する必要や全戸配布している冊子への掲載方法も工夫する必要があると感じた。次回以降の買い物ツアーについては今回以上の丁寧な説明を行い、次年度の冊子への掲載方法も工夫する必要があると感じた。

予約の電話の雰囲気や伝えていただきたいことなどをわかってもらうために、実際に職員が菊川タクシーへ参加者に聞こえる形で電話をかけ、やり取りを聞いていただいた。その後、

参加者へ予約の電話を体験していただくよう促したが、手を挙げる方はいなかった。高齢者が予約の電話をかけることは抵抗があるということを改めて実感した。協和会館には館長が常駐しているため、利用したいが予約に抵抗があるという方のために、代理の電話をお願いした。

コミタクくんを利用したことがある参加者との会話の中で、「タクシーを自分だけのために呼んで、100円で目的地まで行くということが申し訳ないので、利用を控えてしまう」ということをおっしゃっていた。想定していなかったことで、そのように感じている方もいることに驚いた。たくさん利用していただきたいので、利用したいときは遠慮なく利用していただくようお願いした。

「ここに行くにはどうすればいいか」「こういう時に使えるね」「今度はこれで行ってみよう」という会話もあった。買い物ツアーを実施した成果を感じることができた。

体験会等に参加していただくことができれば、交通の足に困っている方がコミタクくんの利用者になっていただくことができると実感できた。多くの機会を設け、繰り返し実施していくことが重要である。また、利用者は高齢者の方がほとんどであるため、アンケート内容についても簡単に回答しやすい、かつ利便性向上につながる内容に見直す必要があると考える。今後の買い物ツアーの開催予定については、11月25日にくすりん、11月26日にみなみやま会館、11月29日にひらかわ会館で実施予定である。現在はこの3つが開催予定であるが、今後多くの機会を設けていきたい。

掛川市が実施するデマンド運行の聞き取り調査を実施したので報告する。デマンド運行は4つの運行方式があり、本市が運行しているコミタクくんは、他の定時路線運行との差別化等を避けるため、バス停からバス停までを運行する「自由経路ミーティングポイント型」を選択している。そのため、実施目的としては、近隣の掛川市においては別の運行方式を採用していることから、聞き取りを実施し、今後の本市のデマンド運行の参考とするためである。

調査の概要として、掛川市はドア・ツー・ドアの運行であり、運行エリアが曾田・和田岡エリア、大須賀エリア、満水エリアの3つの区域となっている。令和2年度の利用人数については、曾田・和田岡エリアは587人、大須賀エリアが481人となっており、この2つのエリアは平成25年度から運行を開始している。満水エリアについては令和3年10月からの新たに運行となっている。この利用にあたって、事前登録が必要であり、曾田・和田岡エリアと大須賀エリアのそれぞれの登録者数は1,475人であった。運賃については、デマンド運行を開始する前の路線バスの運賃に近い金額に設定しているということであった。

掛川市と菊川市を比較した際に、利用者については、菊川市は誰でも利用可であり、掛川市は利用登録済の人のみ、出発地は菊川市が決められたバス停から、掛川市は自宅から。目的地は菊川市がバス停、掛川市が決められた病院等の施設となっている。運賃は、菊川市が100円、掛川市が300円から1,400円、市の財政的負担としては、菊川市が停留所から停留所までのメーター額、掛川市が走行距離に応じた金額となっている。

掛川市のドア・ツー・ドア運行の課題として、利用者視点では個人情報の点から乗合者がいる場合、自宅の場所が乗合者に知られてしまうことや利用者が乗合に対して抵抗感があること、事前に登録申請をする必要があること、利用者にとって通常のタクシーとの違いがわかりづらいことがある。また、菊川市でも同様だが、時間で便が決まっていることに不便を感じる方もいるとのことである。自宅と決められた目的地以外からは乗ることができないという問題もある。市の視点では、キャンセルの頻度が高いため予約のキャンセルに伴うキャンセル料が市の大きな負担となっている。また、市の利用者登録証を発行する手間とコストがかかることも課題だということである。

こういったことを踏まえ、今後のコミタクくんについて検討する。現在運行しているデマンド運行は試験運行であり、その試験運行期間は令和2年度から4年度の3年間とし、この3年間において、利用状況、利用者・対象地域の意見など、多くの情報を収集し、その結果をもとに、令和5年度以降の運行について、本格運行とするか、運行方法を見直すかなど、地域公共交通会議において協議していくこととしている。令和5年度以降の運行については、令和4年度中に協議することになるが、令和4年度の運行については、これまでのアンケート結果、無料乗車体験会の実施結果、近隣のデマンド運行を勘案し、現在の運行方法を継続することとし、更なる利便性向上・収支改善に向け取り組んでいく。



掛川市では市で運行するデマンド運行だけでなく、地域で運行する自家用有償運送、生活支援車を行っている地域もあり、中地区、原田地区、倉真地区、東山口地区、佐東地区で実施している。基本的な運行方法は自宅から決められた目的地までであり、対象となる利用者や運賃などは各まちづくり協議会で決定しているとのことであった。この運行について、市から利用実績に基づき、補助金を交付し、財政的支援を行っているとのことである。この自家用有償運送の課題については、運転手の高齢化により運転手の確保が厳しいことや世代交代に不安があるとのことであった。こちらの自家用有償運送については、前回の会議でも意見をいただいたように菊川市での実施は難しいと考えていたが、今回改めて詳しく調査を行ったため報告した。現在の掛川市の公共交通網図については、デマンド運行と自家用有償運送の生活支援車、路線バスや掛川市で運行のバスで公共交通空白地域を補っており、新たにデマンド運行を増やすことや地域による自家用有償運送を増やすことは考えていないということであった。

#### **意見・質問**

##### ○委員

コミタクくん買い物ツアーに参加したが、今度主人が利用することを考えている。

##### ○委員

来年度の運行については、現在の方法で行っていただくとして、5年度以降のことを考えていくにあたり、バス停に停まる時間を拡大することなど現在の運行方法の中でもできることを検討してはどうか。時間を拡大すると、乗合者がいる時には難しいが、現在の利用状況ではむしろ利便性を向上させられるのではないか。

##### ●事務局

基本的には以前の定時定路線運行を補う形で運行を考えていたが、利用状況が厳しいこともあり、事業者等とも相談し、検討していきたい。

##### ○委員

試験的な変更を考えていくのもよい。

##### ■会長

本日の議事は以上で終了となる。進行を事務局にお返しする。

##### ●事務局

その他、皆様からご意見、ご質問等ありますでしょうか。

計画の数値については、コロナウイルス感染症やアンケートの項目の変更があったことで現在の数値でよいのかといった意見を議会等にもかけて、理由があるものについては別の数値を設定するなど様々な方法を検討したい。

##### ●事務局

長時間にわたりご協議いただきありがとうございました。  
互礼をもって終了します。

以上