

第17回習志野市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時 令和8年2月5日(木)午後2時～午後3時

2 開催場所 習志野市庁舎5階 5-2会議室

3 出席者

【会 長】 日本大学 元教授 藤井 敬宏

※本会議にて互選により選出

【副会長】 東習志野連合町会 会長 富谷 輝夫

【委 員】 京成バス株式会社	乗合営業課長	小林 和輝(代理)
千葉シーサイドバス株式会社	営業所長	渡辺 隆
京成バス労働組合	新都心分会長	遠藤 一彦
一般社団法人千葉県タクシー協会	専務理事	高山 和征
三ツ矢エミタスタクシー株式会社	取締役	毎熊 紘行
京成タクシーセントラル株式会社	取締役	秋山 信
秋津連合町会	会長	北條 宗裕
関東運輸局千葉運輸支局		松澤 純(代理)
習志野警察署	交通課長	大久保 誠
習志野市	都市環境部長	森野 繁
習志野市	政策経営部長	島本 博幸
習志野市	健康福祉部主幹	今井 真一郎(代理)

4 議題

(1)会長の選出

(2)審議

① 習志野市附属機関設置条例の制定に伴う習志野市地域公共交通会議運営要綱の制定について

(3)報告

① コミュニティバスの利用状況について

② 「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用した支援事業の実施について
(コミュニティバス事業者支援事業、公共交通運行継続支援事業)

5 会議資料

資料1 会議次第

資料2 座席表

資料3 習志野市地域公共交通会議設置要綱 新旧対照表

資料4 パワーポイント資料

資料5 コミュニティバス ルート図・時刻表

6 議事内容

(1) 会長の選出

前会長の任期終了に伴い、会長が不在であることから、習志野市地域公共交通会議設置要綱第4条第1項の規定に基づき、委員の中から互選により選出を行った。

互選方法については、秋山委員より指名推薦の提案があった後、森野委員より交通工学の有識者である藤井委員の推薦があり、異議なしと認められたため、会長は藤井委員に決定した。

(2) 審議

① 習志野市附属機関設置条例の制定に伴う習志野市地域公共交通会議運営要綱の制定について

【事務局】 資料はA4縦の(左右2段書きのもので)、右上に「審議(1)資料」と書いてあるもの。表の左側が現在の「地域公共交通会議設置要綱」、右側が「運営要綱」として新たに制定しようとする内容の新旧対照表になっており、新たな文言、変更した部分について、右の欄に赤書きしている。

要綱制定の経過としては、これまでこの交通会議は、設置要綱に基づいて設置、運営してきたが、今回、市全体の取り組みとして、このような協議会の組織について、「附属機関設置条例」を定めて位置づけようとするもの。

(条例の制定は、地方自治法(138条の4第3項)に基づくものであり、この会議が、法に基づく位置づけになる形)

※「条例の定めるところにより、執行機関の附属機関として審査会、審議会、調査会などの機関を置くことができる。」というような規定であり、会議の運営自体が何か変わるものではない。

今回は、附属機関設置条例とその下位に施行規則が、令和8年4月1日付けで施行され、これに伴い、これまで設置要綱で定めていた規定の一部が条例と施行規則に移行することになり、移行しない部分を引き続き「運営要綱」として新たに制定しようとするものである。

まず要綱の名称は、「習志野市地域公共交通会議設置要綱」から「習志野市地域公共交通会議運営要綱」に変更。

これは、会議の設置自体は条例によって位置付けられることになり、要綱は運営に関して必要な事項を定めるものとする。

第1条の「趣旨」でこの旨記載。

第2条の「目的」については、旧設置要綱の第1条と同様の記載内容で、「地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する」という国のモデル要綱に沿った内容の部分で、その「協議する」の部分を「調査審議する」に置きかえている。これは、条例制定にあたりまして、「協議」や「検討」など会議体によってばらばらだったものを、「調査審議」という表記に統一することになったもの。

続いて「所掌事務」については、全て条例に規定されるため、要綱からは削除している。

第3条「組織」については、人数、委嘱については条例に規定されるため、そ

の部分削除し、委員の詳細について、これまで通り、要綱に規定している。
第4条「会長及び副会長」については、条例において「会長及び職務代理者」が規定されるため、本会議においては、これまで通り、副会長の役職を残し、条例の職務代理者に充てるものとしている。

第5条「任期」については、条例に同様の内容が規定されるため削除している。

第6条「会議」については、条例で概ね規定されるが「代理出席」の規定が条例にないため、要綱に残している。

第7条「書面開催」についても条例で規定されないため、新要綱の第6条として規定を残している。

第8条の「意見の聴収」、第9条「報償費」、第10条「会議の事務局」、第11条「補則」については、条例や施行規則に新たに規定されるため、削除することとしている。

【藤井会長】 質疑はないか。（なし）

「習志野市地域公共交通会議運営要綱」の制定について、賛成の委員の挙手を求める。（全員挙手）

全員賛成のため、「習志野市地域公共交通会議運営要綱」の制定について承認する。

（3）報告

① コミュニティバスの利用状況について

【事務局】 市内を運行している2種類のコミュニティバス（ハッピーバス、ナラシド♪バス）について説明。

（ハッピーバスについて）

平成21年5月から京成津田沼駅ルート、平成22年5月から京成大久保駅ルートで本格運行を開始しており、現在の運行便数は京成津田沼駅ルートで平日48便、土休日44便、京成大久保駅ルートで平日52便、土休日32便となっている。

年間利用者数は、新型コロナウイルスの影響で令和2年度は利用者数が大きく減少し、その後は徐々に回復傾向となっているが、令和6年度でコロナ前の令和元年度比約80%の回復状況となっている。

1日あたりの平均利用者数は、令和2年度に前年度1,350人から960人へと大きく減少し、その後は徐々に回復傾向となっているが、令和6年度で令和元年度比約80%と厳しい状況が続いており、運行維持が困難であることから今年度から運行経費の補助率を3分の1から2分の1へと見直しをしている。

（ナラシド♪バス）

実籾・東習志野地区の地域バスとして、平成28年4月から愛称「ナラシド♪バス」で運行開始しており、偕生園ルート、しよいか〜ごルートの2ルートで平日のみ運行している。

現在の運行便数は偕生園ルートで18便、しよいか〜ごルートで20便となって

いる。年間利用者数は、新型コロナウイルスによる影響で、令和2年度は利用者数が大きく減少したが、徐々に回復し、令和6年度で令和元年度比約112%とコロナ前を上回る利用者となっている。

1日あたりの平均利用者数は、新型コロナウイルスの影響で令和2年度は利用者数が大きく減少し、その後は徐々に回復し、令和6年度で令和元年度比約111%となっている。

本市のコミュニティバス事業においては、新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少や昨今の運転手不足による影響などが課題となっている。

市では、広報誌掲載などによる周知啓発の他、バス・タクシー運転手就職説明会の開催や二種免許取得補助を実施し運行を維持するための事業者支援に努めているため、引き続きよろしく願いたい。

【高山委員】 ハッピーバスとナラシドバスの状況について、コロナの影響があったことであるが、ナラシドバスが112%まで回復しているのに対して、ハッピーバスの戻り具合の要因について、分かっている範囲で教えていただきたい。

【事務局】 ハッピーバスについては、令和6年度時点で8割程度の戻りとなっているが、これは、利用形態が通勤通学での利用が多かったためと考えている。テレワークの浸透など働き方が変わってきているところもあり、鉄道事業についても利用者が戻っていないと聞いており、通勤通学の利用が多かったために影響が残っているものと考えている。一方でナラシドバスについては、通勤通学よりも高齢者の方の生活の足としての利用が多かったことから、コロナ前の動きが戻り利用者数が回復してきているものととらえている。

【遠藤委員】 運転手側からの意見として、京成津田沼からハッピーバスに学生さんが多く乗られ、高齢者の方が座れなかったり、乗車できないという事案について運転手から聞いている。
また、去年も話したが、朝の早い時間や夜、特に土日の夜は利用者数が少ないため、便数は減ってしまうが、ダイヤの改善について考えていただきたい。

【事務局】 当然運転手さんの労働環境を大事にしなければいけないということは理解はしているが、市の立場としては、市民の方の移動手段を確保し、できるだけその市民サービスを維持していくという考えであり、利用形態に応じてすぐに減便というのは困難である。
しかしながら、そのような課題についてはお話を伺っているため、今年度から京成バスさんと個別に意見交換をする場面もあり、いろいろなご意見の中で、ご要望に対して改善できたところもあると認識しており、今後も継続的な意見交換の場の中で議論させていただきたいと考えている。

【遠藤委員】 1つの提案として、習志野警察署までの新しい道路についてお客さんの利用があるのであれば、今のうちからハッピーバスを通すルート変更について考えてもよいのではないかと。

【藤井会長】 マナー向上について、特に大学生であれば、社会人になるといったところがあったり、大学側でも受け入れる事務局はあるので、利用にあたってのご意見があったことや利用の趣旨、或いは高齢者等といったところについてのマナーについて、大学側でもフォローアップして欲しいなどのことは、上げてきていただいて構わない。

私からの質問であるが、運行するにあたっての運賃補助を3分の1から2分の1に上げることにについては全然構わないが、こういったものがPDCAサイクルで、どういう形で実行されて、計画されて実施されて、それについてどういう実績があったのか、それをどう改善するかということを事業計画の中に組み込んでいかなければいけない。

例えば朝の時間帯が少ないということであれば、その数値を実績値として調べ、どういう行動があったとか、どういう利用者に影響するか、トータルのコストの差が人数の差となっているが、運行経費の全体で見たとすると、人件費の向上であったり、或いは燃料費であったり、社会的な外部費用が上がっている場合があるので、そういった面で、以前の基準で運行していたものが、継続して運行できてるかどうかということも含めて、PDCAを確認できるような仕組みを作っておかなければいけないが、事務局として、現在そのような運用はしているのか。

【事務局】 PDCAでの精査ではないが、利用者数や運賃収入などの数字については、事業者さんと協議しながら情報の共有を図らせていただいております、もともと補助率3分の1でやってきた経過としては、検討委員会を立ち上げた当初から、まず2分の1は受益者負担ということで、運賃収入で賄えるようなルートというのがベースの考え方であり、ハッピーバスについては、2分の1を超える運賃収入を確認できたため、3分の1の補助、3分の2を運賃収入を目指していこうということで、これが3分の1でやってきた経過となっている。

その後、コロナによる利用者数の低下が一番大きい要因となり、3分の1では運行が到底難しいという協議の中で、運行を維持していく必要があったことから、2分の1に変更をしてきた。

【藤井会長】 変更の経過はわかるが、会議の中で年1回、或いは2回ぐらいかもしれないが、こういうルールの中で運用していますということをきちんと見える化し、皆さんと議論していくことが大事だと考える。

しかしながら、2分の1を目途とするのであれば、ハッピーバスを含めてどういう運行状況を目的としていたかを共有していただき、きちんと運営できるかどうか、運営が難しいということであれば、先ほどお話のあったように時間帯をカットしたり、便数を減らさなければいけない。

そういった判断作業をする意味でも、もう少し整理について事務局に取り組んでいただきたい。また、京成バスさんについても具体的にバス事業の中で協議をされるということであればこの場で、その結果を共有していただきたい。

- 【事務局】 個別協議の結果を含めてこのような会議の場でお話ができるように検討したい。
- 【富谷副会長】 かつて受益者負担の原則で、何年か前にバス会社さん、タクシー会社さんが今の利用状況では赤字になってしまう、撤退しなければならなくなりそうだという話があった。今時点で2分の1を超える部分については市で助成支援しているのか。
- 【事務局】 経費全体を考えたときに2分の1は市で助成として2分の1は運賃収入で賄うという考え方で両方のコミュニティバスとも運営をしている。
- 【富谷副会長】 それでバランスはとれているのか。
- 【事務局】 2分1にしたことで何とかという認識もあるが、それでも厳しいという声もある。
- 【富谷副会長】 運営会社さんの話ではあるが、人件費は高騰してきて、ガソリン代、経費が上がってきた中で従来の考え方だけでは、芳しくないのではと思うがいかがか。
- 【小林課長】 運行経費の考え方を説明すると、一般的にブロック単価という千葉県のバス会社の平均の労働コストから算出した運行経費に対し、2分の1だったり3分の1を補助金としていただいている。
今年度からもともと3分の1だったものを2分の1にさせていただいたというのはバス事業者として本当に感謝しており、この場をお借りしてお礼を申し上げます。
しかし、その一方で、我々京成バスは東京都内にも営業所があり、運転手の労働条件は東京都の最低賃金も考慮し設定しなければいけないため、安い賃金では運転手もこないということもあり、それを超える賃上げ等行っている中で、千葉県の平均のバス会社の運行コストよりも、お金をかけないと、運転手を集めてバスの運行を維持するのは難しいという状況にあるため、バス事業者としては苦しいところがあるという話は、事務レベルで常にさせていただいてる。
- 【富谷副会長】 そういう話を事務局へ上げているのか。
- 【小林課長】 はい、そういった協議をさせていただいた結果が今回の3分の1から2分の1に繋がっている認識している。
- 【富谷副会長】 私はよくナラシドバスを利用しているが、乗務員さんの態度が非常にいい。乗客への対応が良くそういった状況をよく目の当たりにする。
タクシー会社さんも同じであるが、営業でやっているので、成り立たないと意味がないので、市の方では是正部分があれば、数値等共有して欲しい。

【森野委員】 都市環境部では土木工事についても所掌しており、単価について世の中と例えば乖離していたとしても、国から発表された単価があり、市議会のご理解をいただいて公正公平に発注をするということと、その単価を使用しないということは許されないというところがある。

コミュニティバスについて、京成バスさんが東京なども含めた運行経費でいうと、会社の実態と乖離があるという話は100も聞いているが、千葉県のブロック単価は、国土交通省によって発表されているが、例えば京葉の方と勝浦の方では違いがあり、担当において国土交通省へ伺い、このブロック単価自体を実態に合わせられるように、見直してもらえないかというような協議をしているが、我々が執行できる、いわゆる公明正大な金額というのは、そういったもので規制やルールがあり、どうしても埋められないところもあるということ一言申し上げておきたい。

【藤井会長】 いろいろな自治体さんで問題として上がっているが、収支率の考え方でかかった運行経費に対して運賃収入がどれだけあったのか、それに対して、事務局となる自治体がどれだけの費用負担をしたのか、その収支のバランスを見るということがあるが、人件費、燃料代、その他のものが上がってるので、利用者数は増えているが収支率が下がるといったパターンがいろいろな自治体さんである。

それに対してどういう補助対応ができるのかといったことを、自治体さんでも、単独でもいろんなことを考えられているが、その際に、習志野なら習志野、隣の船橋なら船橋という形で、どういうルールで、この運用を維持継続するのかを確認していくような指針などを作っておかないと、社会的な外部変化に対応した正確な判断がつかない。

公共交通を維持継続するということを皆で考えましょうというスタンスを作っていないと、こういった収支の問題はなかなか改善できない。

路線バスとか、他市を跨ぐような場合には、地域間幹線系統という形で国の補助を受け、市を跨いだときのバスの利用率何%ぐらいの数字であるとか、維持するために必要ということで、皆様方でこの補助をしていいかどうかを判断するとか、最低限、この2つのコミュニティバスの運用にあたっては、どういう費用が継続的にかかっているのか、実績はどうなのか、どういう時間帯で利用されているのか、そういったところを整理しながら、補助額の変更を含めて、どういう資金繰りになっているか、ぜひ少し事務局の方で整理された方がよいのではないかと。既に整理はされているが表に出ていないということかもしれないが、今までは事業者さんとの協議関係の中で成り立っていたところを、公共交通会議として、考えることも大事であるため、次回以降の中でできる段階で開示していただきたい。

お隣の市川市でもデマンドタクシーが実証実験が始まり、習志野市さんでも、地域としては少しコンパクトな状況で、どういうモビリティが選択されるかはわからないが、そういったものに対して対応できる手段として早い段階で作られた方がよい。

②「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用した支援事業の実施について
(コミュニティバス事業者支援事業、公共交通運行継続支援事業)

【事務局】 国の臨時交付金を活用した公共交通事業者への支援として、習志野市の取り組み予定についての紹介であり、コミュニティバスの事業者支援と公共交通運行継続支援の2種類の支援事業にて路線バス・タクシー事業者を支援する。

この国の臨時交付金につきましては、内閣府が所管する交付金で、令和2年度に「新型コロナウイルス感染症対応の臨時交付金」として制度がスタートし、現在は「物価高騰対応」として、市民の生活支援や事業者の支援事業に活用できる交付金となっている。

今回は、令和7年度の補正予算ということで、来月の3月議会で承認をいただく予定の事業を紹介。

まず1点目、コミュニティバス事業者支援については、これまでコロナ禍の利用者減少の減収補填や燃料価格高騰に対する支援を実施してきたが、今年度については、燃料価格が、ガソリン暫定税率の廃止などもあり前年と比較して増加傾向ではないため、ハッピーバスの自主運行便の財源として活用を考えている。

ハッピーバスの自主運行便は、運行当初からあるものであり、全体のダイヤを組む中で運転手やバス車両の余裕がある時間帯等を活用して事業者さんが自主的に運行してきたものであり、現在、1日16便の運行を行っている京成大久保駅ルートの土休日のダイヤのうち5便が対象となっているが、運転手不足や収支の課題がある中で、市の補助なしで自主運行を継続していくことが難しいとの申し出を事業者さんより受けており、国の交付金を活用する際の「推奨メニュー」に「地域に不可欠な交通手段を確保するための事業者支援」とあり、今回、京成大久保駅ルートの運行便数を維持するために臨時交付金を活用しようとするものである。

こちらについては、令和7年度の補正予算、令和8年度の当初予算で財源を確保する予定となっており、2か年分取り組む予定である。

次に2点目として、公共交通運行継続支援事業については、路線バス、タクシー事業者の支援事業であり、これまで本市では令和4年度の「新型コロナウイルス対応の臨時交付金」のころからバス事業者に対しては、1路線あたり30万円、タクシー事業者に対して1台あたり5万円の内容で支援事業を継続して実施してきた。

今回は「物価高騰対応の交付金」ということで、支援制度の見直しをおこない、バス事業者については、1事業者あたり20万円＋市内の年間運行距離に応じて1kmあたり1.5円程度の支援を、タクシー事業者については、1事業者あたり3万円＋1台あたり2万円の支援を予定している。

こちらは、令和7年度の支援事業として、来月の3月議会で補正予算の承認を受ける予定であり、その後の手続きとしては、3月31日付けの交付申請、交付決定と予定しており相当タイトなスケジュールになることが想定されるた

め、円滑な交付手続きへのご協力をお願いしたい。

【富谷副会長】 コミュニティバス事業者支援事業と公共交通運行継続支援事業はイコールなのか。公共交通運行継続支援事業の路線バスというのは、ハッピーバスではなく一般の路線バスということか。

【事務局】 そうです。

【富谷副会長】 タクシーは、個々のタクシーということか。

【事務局】 そうです。コミュニティバスの事業者支援については、大久保ルート of 自主運行費に対する補助金で、公共交通運行継続支援事業とは全く別のものであり、路線バスを運行している事業者さんに対して、市内を運行してる路線数や距離が違いため、それぞれ積み上げにより、1キロあたり1.5円程度のガソリン価格の上昇を想定した単価を支援していきたいという考えである。

【高山委員】 令和2年度のコロナの時は、学校に行くとか、会社に行くとか、夜飲み歩くと数字的に10あったものが6まで減ったという状況であり、タクシー事業者としてかなりの痛手を受けた。
習志野市さんから補助金をいただき、今後習志野市のために頑張れよっていうようなことで、このような形で支援していただき誠にありがたく感じている。

【小林課長】 先ほど、うちの組合の遠藤の方からお話させていただいた利用状況について、確かに毎日現場でハンドルを握ってお客様と対峙している立場であるため、利用が少ない日には他にまわして、1人の運転手でより多くのお客様を輸送できるようにしたいという現場の思いは私も理解している。
しかしながら、その一方で習志野市さんとしての、運行の時間帯や輸送の確保が必要という考えについても理解しており、双方のバランスを考慮しながら、協議させていただきたいと考えている。
また、今年度から補助率を見直していただいた上に、さらに今回自主運行便補助を補填いただき大変ありがたく思っている。

【藤井会長】 3月の補助金であるため、事務局や事業者さんにおかれては手続きについてお願いしたい。
他の自治体さんであったこととお話させていただくと、朝から晩までシャトル便で地域のコミュニティバスとして運行していた地域があったが、大型の商業施設ができたことによって、周辺の混雑による遅延が発生し、その遅延率といったところを調査したところ、次の便の直前まで延び、時間にして10分以上のタイムラグが生ることにより、ドライバーの方の休憩時間が確保できないという事案があった。
その後、各朝から晩までの平均利用者人数を、事業者さんから提出していただき、その推移を見た中で、遅延する便を休便にする対応をするなど具体的

にやっていく自治体さんもある。

そのような面では、事業者さんと事務局とでの密な情報共有は重要であると考えため、このような場での発言や事務局に情報を上げるなど対応をしていただけるとありがたい。

(4)その他

【北 條 委 員】 先ほど京成さんの方から、新しい道路の開通によるコミュニティバスのルートの見直しについて意見があったが、私どもの地区は、習志野市の南端の秋津であり、コミュニティバスについても新習志野から京成津田沼までこまめに利用させていただいており、6月には谷津干潟観察センターというすばらしい施設で干潟祭りがあり多くのお客さんに来ていただいている。しかしながら、普段は新習志野駅から遠く、谷津の場合も谷津干潟を回って干潟観察センターに行くということになるため、ハッピーバスのルートを谷津干潟の観察センターまで伸ばしていただけないか検討していただきたい。また、観察センター以外でも、秋津5丁目に居住している方からも、ハッピーバスに乗るには歩かなければいけなく、結局ハッピーバスではなく、津田沼高校入口まで行って、路線バスに乗ることになるというようなことも伺っていたため、こちらについてもルートの変更を検討していただきたい。

【事 務 局】 秋津地区のハッピーバスへのルート変更のご要望ということで、過去にもまちづくり要望などで、そのような要望があることは認識をしている。コミュニティバスのルートについては、運行当初の実証運行の中で市民の皆様様の利便性や採算性を両立できるルートを模索し、今のルートに固まってきた経過があり、現在は運転手不足などの課題もあり、ルートの延伸などを行うと現在運行してる便数を減らさないといけなくなるなど、別の問題が生じるため、なかなか検討は難しいところではあるが、重ねてご要望いただいているため、引き続き今後の検討課題とさせていただきたい。

【森 野 委 員】 コミュニティバスの運行ルートについては、秋津以外の自治会などからも要望があり、京成バスさんの事業として、補助金を2分の1、乗る方で2分の1を負担できなければならないということがある中で、例えば1キロを走るのに、おおよそ500～600円程度の運行経費とすると1キロ走らせるのに必ず300円の運賃収入がなければいけない、この料金で言うと必ず1キロぐらいは乗らなければいけないというのがまず前提としてあり実証運行が始まって現在に至っている。

また、運行の絶対的な距離では、距離が長引けば長引くほど、バスに求められる定時性の確保が難しくなるということは京成バスさんから伺っており、コミュニティバスを一番最初に始める際にバス協会さんからも、距離は一定のここまでしか難しいという助言もいただきながら、今日まできているため、このようなことも考慮しながら検討していかなければいけない。

【藤 井 会 長】 コミュニティバスでできる範疇と、地域のニーズといったものに対してどう答えるか。

コミュニティバスそのもののニーズに対応すべき案件なのか、或いはもう少

しスモールサイズの移動支援という形で、移動が日常的にできてるものなのか、曜日限定型で行くものなのかということ、地域性に応じてスモールサイズで運営するようないろいろな形のものが、各地域で導入されている。

例として、柏市さんで、交通不便地域で1週間に1度買い物支援のタクシーを出しており、10時なら10時に例えばコミュニティーセンターに迎えに行き、皆さんで乗車しスーパーへ行き、買い物後、お客さんを各戸自宅までお送りする。

このように、本格運行に変わったのが1件、今後本格運行に変えていこうというものが1件あり、1週間に1度であるが、自分で買い物ができるなど利用者は満足でき、事業としては完結していると感じている。

また、コミュニティバスのように、朝から遅い時間まで移動の担保がないと、生活ができないという地区もあり、その辺を個別にケアするという仕組みも、今いろいろ提案されている。

いろいろな地域性があるため、お話のあったところが、コミュニティバスに組み込むのか、タクシーベースで対応できるのか、或いはタクシーよりも小さなスケールサイズでバス停まで移動できる仕組みがあるのか、その様なことを複合的に考え精査し検討していただけるとありがたい。

その他、よろしいか。(なし)

それでは、最後に事務局より連絡事項はあるか。

【事務局】 今後の会議の開催について、来年度の会議は現時点で開催方法、開催時期ともに未定であるが、開催にあたっては、事前に連絡をするので日程調整等にご協力をお願いしたい。

【藤井会長】 これをもって、第17回習志野市地域公共交通会議を閉会する。