

会議議事録

1. 会議名 平成29年度第4回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 平成30年2月2日（金曜日）10時00分から11時15分まで
3. 開催場所 中間市役所別館3階特別会議室
4. 出席委員（23名）

中間市副市長	白尾 啓介
中間市総合政策部長	佐伯 道雄
中間市土木管理課長	藤田 晃
西鉄バス北九州株式会社 営業本部計画課長	吉田 亮
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	幸野 茂 (代理) 油布 進
筑豊電気鉄道株式会社 総務課長	秋山 務
有限会社ことぶきタクシー 代表取締役	小林 義人
有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
一般社団法人北九州タクシー協会 副会長	貞包 健一
西鉄バス北九州労働組合	木原 正志
中間市自治会連合会会長	池田 久紀
中間市自治会連合会中間南校区長	山下 徹
中間市自治会連合会中間校区長	香月 国光
中間市自治会連合会中間西校区長	石田 輝男
中間市自治会連合会底井野校区長	占部 友幸
中間商工会議所 副会頭	日高 教夫
中間市社会福祉協議会 会長	平野 政彦
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	佐々木 庸敏
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	河津 隆幸
福岡県企画・地域振興部交通政策課 交通総務係長	堺 裕之 (代理) 古川 二郎
福岡県北九州県土整備事務所 地域整備主幹	戸丸 明
福岡県折尾警察署交通第一課交通規制係長	吉村 道真
北九州市立大学 地域戦略研究所 教授	内田 晃

5. 欠席委員（4名）

産業タクシー株式会社 代表取締役	森 正秀
ひかり第一交通株式会社	藤田 将志
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	中川原 達也
中間市自治会連合会中間東校区長	田口 孝一

6. 事務局（3名）

住宅都市交通対策課長	志賀 由浩
住宅都市交通対策課 交通対策係長	花田 雅子
住宅都市交通対策課 交通対策係	山口 研治

7. 会議内容

■式次第

（1）開会

（2）議題

①平成29年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組について

- ・底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書について
- ・中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書について
- ・中間南校区住民座談会報告書及び改善に向けた方向性について

②中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案について

（3）その他

今後の会議スケジュール：平成30年度第1回会議（5月下旬開催予定）

- ・中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案の審議
- ・平成29年度中間市地域公共交通会議決算書の審議
- ・中間市地域公共交通網形成計画推進事業の平成30年度の取組

（4）閉会

■会議録

事務局 おはようございます。事務局の住宅都市交通対策課志賀でございます。

本日もどうぞよろしくお願いいたします。

定刻となりましたので、ただいまから平成29年度第4回中間市地域公共交通会議を開催いたします。本日の会議の開催に際しまして、森委員、藤田委員、中川原委員、田口委員が所用によりご欠席となっておりますことをご報告申し上げます。

また、本会議は、中間市地域公共交通会議設置要綱第6条第5項の規定により、原則公開としております。現在、傍聴者5名が入室いたしておりますことをご報告いたします。

それでは、お手元の資料をご確認ください。

今回の資料につきましては、式次第、委員名簿、座席表、資料A、資料B、参考資料、そして、底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書、中間南校区住民座談会報告書、中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書に分かれております。また、資料につきましては、ページの下、中央部にページ番号をつけておりますので、説明の際は、ページ番号にて説明箇所をご案内いたします。資料の不足している方はおられませんでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、会長職の交代につきまして、ご報告いたします。

会長職につきましては、第3回交通会議においてご報告いたしましたとおり、本年1月1日付けで白尾副市長が会長に就任しております。委員の皆さまには、任期途中での交代となりましたことを深くお詫び申し上げますとともに、本年からは、白尾会長のもと、当市の地域公共交通の利用促進に取り組んでまいりますので、引き続きのご支援をどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、白尾副市長、一言ご挨拶をお願いできますでしょうか。

委員の皆さま、おはようございます。

私、本年1月1日付け副市長を拝命いたしました白尾でございます。よろしくお願いいたします。中間市地域公共交通会議設置要綱第5条第1項によりまして、この会議の会長は副市長が務めることとなっておりますので、本日は私が会長として議事を務めさせていただきます。初めてのことでございますので、ご迷惑をお掛けするとは思いますが、委員の皆さま方、さまざまな立場から忌憚のない意見をいただきながら、円滑な進行に努めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。この後は着座にて進めさせていただきます。

この地域公共交通会議は、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、法定協議会として平成26年5月に設置して以降、年4回程度開催しているところでございます。また、本年度の会議では、運行開始3年目を迎えたフレンドリー号の利用促進に向けた住民座談会や、運行開始2年目を迎えたなかよし号の利用実態に関するアンケート調査、さらに、中間西校区を走る路線バス沿線住民を対象としたモビリティ・マネジメント調査などの調査票や情報冊子の作成等に貴重なご意見を多数いただきまして、本日、報告書としてとりまとめたものをご提示できますことは、ここにおられます皆さまのご支援の賜物であると、心から感謝申し上げます。

今後は、このとりまとめられた報告書を活かし、地域公共交通のマスタープランである地域公共交通網形成計画の基本方針である交通ネットワークの構築に向けて、着実に実施施策を遂行し、本市の地域公共交通がよりよい環境となるよう、委員の皆さまと意見交換を行いながら、進めてまいりたいと考えております。

結びになりますが、委員の皆さま、日々お忙しいとは存じますが、地域住民の移動手段の

確保・維持につきまして、引き続きご協力を賜りますよう重ねてお願い申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

事務局 白尾副市長、ありがとうございました。

委員の皆さま、本年もどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります。発言される際はまず、挙手をしていただき、指名されましたらお手元のマイクのボタンを押して、ランプが点灯してから発言してください。発言が終わりましたらボタンをもう一度押していただくとランプが消え、マイクが切れます。

それでは、白尾副市長、今後の進行をお願いします。

会長 委員の皆さま、改めまして、本年度、第4回目の交通会議にお集まりいただきありがとうございます。議事を円滑に進行できるよう努めてまいりますので、どうぞ皆さまのお力添え、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、早速ではございますが、式次第にそって議事を進めてまいります。

まず、式次第の2番目、本日の議題といたしまして、(1)平成29年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組について、①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 それでは、議題の(1)平成29年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組について、①底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書につきましてご説明をいたします。

それでは、こちらの底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書をご準備ください。よろしいでしょうか。

報告書の内容につきましては、前回の第3回会議にてご報告させていただいた内容から大きく変更はしておりません。そのため、前回からの変更した箇所などを、株式会社ケー・シー・エス様からご説明をいたします。ケー・シー・エス様よろしくお願いいたします。

委託事業者 ケー・シー・エスの石井でございます。底井野校区なかよし号の結果報告について、前回からの変更、追加になった部分をご説明させていただきます。お手元の資料の37ページ、38ページをご覧ください。

37ページ、底井野校区のモニタリングということで、平成28年10月から運行を開始しましたが、日常の買い物や通院を目的とした新しい移動手段として役割と効果の検証をいたしました。目標年次は、平成32年度で現況値は、計画策定時の平成27年度でございます。事業の評価結果の指標は、65歳以上の底井野校区住民のお出かけ回数の増加を指標としております。単位は、週に何回出かけたかということです。平成27年度は、1週間に2.6回でございましたが、今回の結果は、1週間に3.6回とお出かけにでているという結果がでておりまして、評価の概要のところ、目標値を達成しており、目標年

次まで引き続き維持していくことが望ましいということとしております。なお、評価値の算出根拠は、下に記載しているとおります。目標値、現況値について、同様の計算方法でございます。

続いて38ページでは、今回の結果から課題を記載しております。下にありますグラフは、Nの数が少ないですが、こちらは、アンケートで便数や頻度に不満があると回答した方の利用目的をクロスさせたものでございます。半分以上の買い物目的の方が、便数や頻度に不満がありますと回答しております。モニタリング結果を見させていただきますと、8時台、10時台の便の利用が顕著であります。8時台の便は、おそらく9時から病院が始まりますので、通院の利用が多く、10時台については、おそらく買い物ではないかとみますと、中間にあります9時台については、利用が極端に少ないという状況がみられています。30ページの結果と33ページの結果をご覧くださいと思います。30ページ、垣生・下大隈系統の便別の利用者数では、1便と3便が非常に多くなっています。続いて33ページ、砂山・底井野系統の便別の利用者数では、やはり1便、3便が多くなっております。このようなところを考えますと、どうしても買い物等で利用される方が、10時台の便に乗らざるを得ない、開店すぐには行けないというところがあって、買い物目的の方の不満が上がっているところがみえてきています。従いまして、次年度以降は、住民座談会等を通じまして、買い物利用の方の運行時間帯や曜日などを改善していくことで利用促進を図ることが必要ではないか、時間等もダイヤを変えるなど必要ではないか、そうすると各便の不均衡が解消されてより効率的な運行になって、モニタリング指標の目標に近づいていくのではないかと考えております。以上でございます。

事務局 株式会社ケー・シー・エス様、ありがとうございました。底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書の説明は以上でございますが、この調査の結果につきましては、来年度、底井野校区で予定しております住民座談会の資料とするなど、引き続き、利用促進に取り組んでまいります。以上でございます。

会長 ありがとうございました。ただいま、説明のありました底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書につきまして、ご意見・ご質問はございませんでしょうか。

会長 それでは、ただいま事務局から報告がありました底井野校区コミュニティバス「なかよし号」利用実態に関するアンケート調査及びモニタリング結果報告書につきましては、ご承認をいただくことでよろしいでしょうか。

～承認～

会長 ありがとうございます。それでは、事務局は、結果報告書を福岡運輸支局様に提出すると

ともに、平成30年度の住民座談会で地域住民の皆さまに報告できるよう準備をよろしく
お願いいたします。福岡運輸支局様どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、②中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果
報告書につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 それでは、②中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書につ
きまして、ご説明いたします。お手元の中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート
調査結果報告書をご準備ください。よろしいでしょうか。

この報告書につきましても、前回の第3回交通会議にてご提示しておりましたが、地域別
の集計や、調査実施後の行動変容による効果などをご報告できておりませんでしたので、
本日は、ご説明できていなかった箇所を中心に、株式会社ケー・シー・エス様から、分
析結果をご説明いたします。株式会社ケー・シー・エス様、よろしくお願いいたします。

委託事業者 ケー・シー・エスの石井でございます。資料の30ページにモビリティ・マネジメン
ト実施の効果検討について、アンケート結果を記載しているところでございます。前回は、
単純集計のみお示ししておりましたが、今回、地区別年齢別といったクロス集計を作成し
ております。前回より詳しく分析を進めたところでございます。特に気になるところをご
説明させていただきたいと思えます。まず34ページをご覧ください。移動手段の状況の
路線バスの利用日数についてお聞きしているところです。こちらの年齢別地域別にみたと
ころ、地区別については、池田二丁目及び深坂二丁目において、路線バスの利用日数が他
に比べて比較的多くなっています。こちらと37ページをご覧ください。自家用車の利用
日数ということで、こちら一番下のグラフの池田二丁目と深坂二丁目の方は、自家用車
の利用頻度が少なくなっていますので、こちらの2つの地区については、自家用車よりも
路線バスを利用している割合が特に高くなっています。続きまして、41ページは、こち
らは40ページのクロス集計になりますが、よく行く施設と施設への交通手段となります。
こちらについて、弥生二丁目、池田一丁目、二丁目、深坂二丁目については、路線バスで
行っている緑の帯の割合が高くなっています。一方で、七重町については、路線バスとい
う淡い緑の帯が非常に少なく路線バスを使ってお買い物等には行っていない実態がみえて
きたところです。続いて、49ページをご覧ください。今回、路線バス de お買い物ガイド
ブックという情報ツールを配布させていただきました。前回その中で路線バスの時刻表ま
た、路線図について、役立つ情報ということでご報告させていただきましたが、下の図の
年齢別地域別についても同様に皆さまに満遍なくこのような情報が提供されており、住民
の方も地域等関係なく役に立つと感じていただけております。どこの地区が大きい小さい
と言うわけではなく、広く周知できたことがみてとれます。続いて56ページをご覧ください。
こちらはnimocaとSUGOCAといったICカードの購入意思についての質問です。真ん中
の年代別のグラフでは、すぐ購入したい、そのうち購入したいと購入意向のある方と特に
購入しようとは思わないと無回答という方の境で線を入れておりますが、年齢が上がるほ
どすぐ購入したい、そのうち購入したいという購入意向がある方が増える傾向にあります。

やはり路線バス等の公共交通機関を利用する機会が増え、今後利用するだろうと思っている方が IC カードは便利だから買いたいという意向を持たれていると考えております。ここまでの前回ご報告した内容を詳しく分析した部分ですが、57ページからは、モビリティ・マネジメントの行動変容に関する分析として、対象を絞って分析しております。まず、1、分析の目的について、モビリティ・マネジメントの目的は、かしこい車の使い方というところで自家用車・バイク・原付から公共交通を利用しましょうというところが目的です。今回は、ワンショット TFP という方法ですので、情報提供を行ってその後の効果検証までのアンケート等々には行っていないので、推測になりますが、変化がみられますのでご報告をいたします。2番目のモビリティ・マネジメント実施前の買い物への状況と行動変容の可能性では、今回の結果を分析したところハローディ、にしてつストア、イオンなかまの3店舗に行かれている方で8割以上となっていて、この3店舗に絞って分析をしております。こちらをみると、3分の2の方が車で行かれています、14.3%の方が路線バスを使われています。今回、公共交通への行動変容を求めるモビリティ・マネジメントで、対象者を自家用車、バイクを使っている人をいかに公共交通に変化したかというところに着目して調べました。タクシー利用者については、行動変容を求めないという判断で処理をしております。自家用車、バイク、原動機付き自転車で行っている方が、公共交通で行くであろうと回答した方が42.5%、この方々については、行動変容がありとして、変わらないといった方は、4分の1の25%いらっしゃいました。続いて58ページは、1つ1つのお店について分析をしております。まず、イオンなかま店につきましては、もともとモビリティ・マネジメントの実施前から路線バスを使っている方が、約4分の1いらっしゃいまして、バス停が近いということもあるかと思いますが、比較的路線バスの利用者が多い状況です。イオンなかま店によく行っていますという方をみると、先ほど行動変容ありの方が42.5%でしたが、このお店だけに限ってみると、54.8%と公共交通はやはり便利だということで行動変容の可能性が高いと判断できると思います。続いて、その下のハローディ中尾店については、もともと路線バスの利用は0.6%と非常に低いです。こちらはお店の位置とバス停の位置が関係しているのではないかと思います。その結果からみても行動変容ありという方は、30.5%に留まったという結果が見えております。続いて59ページ、にしてつストア中間店については、すでに14.9%の方が路線バスを利用してお店に行っており、行動変容して路線バスを利用する可能性がある方が、52.9%とイオンなかま店、にしてつストア中間店ともに公共交通の利便性が高い、バス停が近いなどの方が行動変容してくれる可能性が高くなっています。こちらが各お店の行動変容のありなしでございます。続いて60ページをご覧ください。行動変容の可能性でありとなりましたイオンなかま店とにしてつストア中間店について、さらに深くみたところでは、

まず、イオンなかま店について、使われている方の大部分が通谷電停のバス停を使っている方が多くなっております。イオンなかま店に行っている方の中で、筑鉄中間でバスを降りている方も10名ほどいらっしゃいましてこの理由を分析してみますと、筑鉄中間から筑豊電鉄に乗り換えて通谷電停まで行くという経路の方が、10名ほどいらっしゃいまし

た。この経路について、運賃やダイヤの比較が下のグラフですが、一番わかりやすいのが、一番下にあります出発時刻によるイオンなかま店までの移動時間の比較で、仮に大辻バス停の例を掲載していますが、左側を見ていただくと67番系統、9時7分発のバスに乗って行きますと通谷電停、イオンなかま店の前まで9時33分に着いて、運賃は、390円ですが、そのバスに乗って筑鉄中間で降りて筑豊電鉄に乗り換えますと通谷に到着が、9時25分と少し早く着いて、かつ運賃も20円ほど安く、このような情報を持っている方が、この経路をたどることが考えられます。次のページ、にしてつストア中間店では、当初の想定どおりバスを使っている方と整合した結果がでております。このようなところから、4番の行動変容に関する分析のまとめでは、路線バス沿線の居住者へ路線バス de お買い物ガイドブックのような情報ツールを提供したことで買い物へお出かけする際にたまにはバスを使ってみようというところが期待できます。続いて、B) のハローディ中尾店の事例のように地域とバス利用の関連性が少ない場合の効果は期待できませんが、適正な情報提供を行うことで居住者にとって買い物先の候補が広がると考えられます。続いて、C) では、利用者の中には、筑豊電鉄を利用した移動を想定する利用者があるように現在のバスと鉄道のネットワークを活かして、鉄道利用を含めたモビリティ・マネジメントの展開も重要ではないかと考えてられます。続いて62ページをご覧ください。こちらについては、前回このような分析をしますと健康やCO2に関するものですが、まず一つ目で、カロリー等の消費やCO2の減少量といったことについて、計算しております。62ページ、63ページについては、抽出した条件や設定した数値の条件を記載しております。64ページをご覧ください。今回、車で利用する方が、バスで移動するという行動変容ありとお答えいただいた方を対象に分析しております。左から年齢、性別、交通手段でもともと車で走っていた方、一番上の方、イオンなかま店まで10分かかると方が、乗降のバス停、通谷電停、出発のバス停は割愛いたしますが、車ではなくバスに乗って、その乗車時間は10分、前後は歩きますと回答した方について、CO2の排出量は、どれくらい増減したか、消費カロリーがどれくらい増減したかというのが、こちらの表でございます。まずCO2の排出量は、一人あたり0.332kgの減少とこれではわかりにくいと思いますが、今回対象となった38名を合計すると大体12.6kgの減少です。これでも想像がつかないと思いますが、杉の木1本が、1年間に吸収するCO2がおおよそ14kgですので、38名の方が、買い物で公共交通を利用すると杉1本が1年間に吸収するCO2の量が削減できることになります。続いて消費カロリーについては、1人あたり平均30kcalの減少で、例えば、38人の方が公共交通を利用して買い物に行き帰ってくると、大体、おまんじゅう1個分の消費カロリーがあり、おまんじゅう1個食べても、公共交通を利用して買い物に行くとプラスマイナスゼロになります。続いて、乗降データによる比較では、西鉄バス北九州様にご協力をいただきまして、今回対象となりましたバス停のICカードを利用した乗降データの集計をさせていただいたところがございます。平成28年の12月と平成29年12月と去年と今年と、同じ平成29年9月と平成29年12月で比較をしております。すべてのバス停において乗車数は減少しております。ただ、券種別では、SFという券種、ICカード入金額からの引き去り利用、1,000円チャージしてそこから直接引いたもので、定期券等々

ではない部分がもっと多く減っております。一方、降車数について、券種別でみますと、得パスという乗り放題定期券の利用がもっとも多くなっております。今回のモビリティ・マネジメントは、高齢者を対象に位置付けておりますので、高齢者の方だけが購入できるグランドパス65という65歳以上の方限定の乗り放題定期券に着目すると、深坂口停留所で赤のグラフが乗車降車とも非常に利用が増えております。また、9月と12月の比較になりますと12月は寒くなるので、買い物に出なくなりがちということもありますので、平成28年12月と平成29年12月も比較しております。こちらが、66ページになります。こちらでみていただきますと乗車、降車とも緑のグラフ、得パスが非常に増え、プラスは平成29年の方の利用が多かったということになりますので、12月だけで比較すると利用が多くなっております。続いて67ページをご覧ください。今回のモビリティ・マネジメントの効果検証を踏まえた今後の方向性については、まず、モビリティ・マネジメントは、自発的な行動変容を求めるものであり、気づきというものがあります。今回、コミュニケーションアンケートでは、6割以上の方が路線バスdeお買い物ガイドブックに興味をもっていただきました。その中でも路線図や時刻表が6割以上の方が役に立ったとご回答いただいております。路線バスの必要性については、7割以上の方が必要だとお答えいただいているところから、住民の方から一定の意識、路線バスを守って行かなければならない意識を持っておりましたので、今回のモビリティ・マネジメントは、効果的であったと判断できると思います。さらに、モニタリング評価では、路線バスの利用者数について、当初1日500人と現況値を設定しており、目標も500人としております。残念ながら、評価値は、445人と下回ってしまう結果となっております。このようなところから、今後の方向性で中間市地域公共交通網形成計画では、平成32年度において路線バス利用者数500人を目標としております。中期的には、この目標値の達成・維持が目標となりますが、長期的には、中間市民の公共交通の利用に対する意識変容を促し、公共交通の利用者拡大につながるよう、継続的にモビリティ・マネジメントを続けていく必要があるのではないか、このためには、4つの取組みの検討をする必要があります。1つ目は、モビリティ・マネジメントの対象エリアの拡大ということで、路線バスの利用状況や住民の公共交通利用に対する意識などから中間校区や中間北校区についてもモビリティ・マネジメントを実施すると効果的であるとしております。2つ目、コミュニケーションツールの改善では、路線図や時刻表が役に立ったという意見が多かったことから、該当エリアを運行する公共交通路線図、時刻表がさらにわかりやすいように工夫をしていくことが必要としております。3つ目、沿線商店等との連携では、自家用車を使っている方の8割以上が買い物目的とお答えいただいておりますので、公共交通で来た方には、割引をするなど沿線商店と連携を検討することが必要としております。4つ目、鉄道など他公共交通との連携では、行動変容の分析から、筑豊電鉄に乗り換えてイオンなかま店に行ける方もいらっしゃいますので、今後、公共交通を利用したときの経路として、路線バスと筑豊電鉄を乗り継いで利用して外出されている方がわかりましたので、路線バスとその他の公共交通の連携可能性を検討していく公共交通ネットワークの構築に繋がると考えられますので、この4つを今後の方向性として挙げております。

事務局 株式会社ケー・シー・エス様、ありがとうございました。中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書のご説明は以上でございますが、今後この調査結果を事業者と共有し、路線バスの利用促進に向けて、引き続き地域住民の意識向上に向けた取組を推進していきたいと考えております。以上でございます。

会長 ありがとうございました。ただいま、説明のありました中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書につきまして、ご意見・ご質問はございませんでしょうか。

委員 西鉄バス北九州労働組合の木原でございます。現在中間市の市内の方向性につきましては、大変行われていると思います。それで、拡大されていくには、市内にどれくらい時間がかかるかということと、より公共交通を利用するためには、市外、他の地域の自治体との連携が必要だと感じております。それと、高齢化の方が多いということで、乗継場所であるイオンやにしてつストア、ハローディでお年寄りが待たれるのに、まちの環境づくりでやり変えられたらどうかと思います。以上です。

会長 その他、何かございませんでしょうか。よろしいでしょうか。
それでは、ただいま事務局から報告がありました中間市モビリティ・マネジメント実施計画アンケート調査結果報告書につきましては、ご承認をいただくことでよろしいでしょうか。

～承認～

会長 ありがとうございました。それでは、事務局は、結果報告書を福岡運輸支局様にご提出するとともに、調査結果を事業者と共有し、路線バスの利用促進に向けて、地域住民に引き続き情報提供をよろしくお願いいたします。福岡運輸支局様、この報告書につきましても、どうぞよろしくお願いいたします。
それでは、続きまして、③中間南校区住民座談会報告書及び改善に向けた方向性につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 お手元の中間南校区住民座談会報告書をご準備ください。よろしいでしょうか。
中間南校区住民座談会報告書案及び改善に向けた方向性につきましてご説明いたします。
1 ページをご覧ください。
前回の第3回交通会議にて住民座談会の目的やご意見、そして今後の改善に向けた取組につきまして、ご説明させていただきましたが、本日は、変更点を中心に説明いたします。
まず、中段の青色の枠で囲ったところですが、今回の座談会は、住んでいる地区に関係なく、フレンドリー号に関心のある方にご参加をいただきました。普段は利用していないが

近所に利用している人がいる、外出のときは利用している、今後自家用車を運転できなくなったときに利用したいなど、それぞれの立場から、今、フレンドリー号について感じている率直なご意見を多数いただきました。

2ページをご覧ください。

住民座談会における各会場でのご意見をまとめたところですが、ご意見の横に性別を追加し、2ページの下には、発言者ののべ人数を性別ごとに記載しております。

2ページ以降の3ページ、4ページ、5ページも同様に今回、追加記載をし、発言者ののべ人数から、今回の座談会では、男性の方から多く発言をいただいたところでございます。それでは、少しページが飛びますが、12ページをご覧ください。

今後の取組内容といたしまして、7つの分類項目をあけております。この中でも、前回ご意見をいただきましたように、利用者のいない停留所や地域の実情に適した運行ルートの検討、予約型乗合タクシーの検討による「運行ルートの改善」と空き便を見直し、効率的な運行を行う「運行日数・便数の改善」、運行間隔や空き便を見直し、効率的な運行を行う「運行時間帯の改善」について、今後重点的に検討していく方向で進めてまいりたいと考えております。

13ページをご覧ください。

フレンドリー号の運行実績につきまして、前回のご説明が、10月までの実績でしたので、11月と12月を追加した運行実績をご報告いたします。太賀・朝霧系統につきまして、11月と12月の運行状況をみますと、11月の運行1便あたりの平均利用者数は、1.63人と10月と同じでしたが、12月は、1.75人と増加しております。

14ページをご覧ください。

②の運行2年目のグラフをみましても、イオンなかま店に停留所を新設して以降、利用者は右肩あがりに増加しております。

15ページをご覧ください。

各停留所月平均乗降者数につきまして、下のグラフですが、運行1年目、2年目、3年目をそれぞれ比較しております。3年目は3か月間だけの数値ですが、イオンなかま店の乗降者数が急激に増え、それに伴い通谷電停の乗降者数が減少しております。また、通谷二区、朝霧、朝霧公民館そば、太賀二区公民館前、太賀三区公園の増加傾向にあります。

16ページをご覧ください。

続きまして、通谷・桜台系統につきましては、下の表、②運行2年目の運行1便あたりの平均利用者数は、10月は1.39人と増加し、11月は1.05人と減少しましたが、12月は、1.30人と増加傾向にあります。

17ページをご覧ください。

各月の1便あたりの利用者数と1人あたりの市負担額を表にしたものですが、1月、2月、3月は、1年目、2年目も1.0人を下まわっている月が多く、今後の利用状況を注視していく必要があると考えております。

18ページをご覧ください。

各停留所月平均乗降者数につきまして、太賀・朝霧系統と同じく、イオンなかま店での乗

降者数が増加し、通谷電停での乗降者数が少っており、桜台二丁目と通谷二区の乗降者が多くなっております。今後につきましては、後ほど説明いたします中間市地域内フィーダー系統確保維持計画の策定に向けて、フレンドリー号の運行状況を分析しながら、運行改善に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がありました中間南校区住民座談会報告書及び改善に向けた方向性につきまして、ご意見・ご質問はございますでしょうか。

会長 よろしいでしょうか。それでは、事務局が説明いたしました中間南校区住民座談会報告書及び改善に向けた方向性につきまして、ご承認をいただくことでよろしいでしょうか。

～承認～

会長 ありがとうございます。フレンドリー号は、地域の足として必要不可欠な移動手段であり、将来的にも継続して運行を行うためには、今回の座談会でいただいたご意見を基に、運行改善に努めることが必要であります。

特に、利用者のいない停留所の見直し、空き便の割合が多い便の見直し、予約制による運行方法の検討など、効率的に無駄なく運行する体制の実現に向けて、事務局は、関係者と調整を図りながら、住民ニーズに適した移動手段となるよう改善に向けた取組を進めてください。

それでは、続きまして、議題の（２）中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 資料 A をご準備ください。よろしいでしょうか。１ページをご覧ください。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案につきまして、ご説明いたします。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）につきましては、少子高齢化に伴う人口の減少や自家用自動車の普及による公共交通利用者の減少、さらに、中間南校区のように、昭和３０年代以降、山を切り開いて宅地開発を行った地形的に高低差のある公共交通不便地、また、底井野校区のようにバス路線の撤退により多く拡大した公共交通不便地の問題が存在し、既存の公共交通機関では補完することができていない地域において、地域の実情に適した乗合タクシーの維持確保を行いながら、既存の公共交通機関との連携による生活交通路線の機能を高め、市がめざすコンパクトシティの形成に向け、ＪＲ中間駅等の都市機能の集積を図る都市拠点と周辺地域との交流を図るための公共交通ネットワークの構築を目的とした計画でございます。今回の計画案は、平成３０年１０月から平成３１年９月までの南校区コミュニティバス「フレンドリー号」と底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行内容を取りまとめた計画案を策定することとなっております。本日は、５月下旬に開催予定の平成３０年度第１回交通会議に向けて、計画案の策定に向けて方向性をお示し、委員の皆さまからご意見をいただいた中で、計画案のとりまとめを進めてま

いりたいと考えております。

それでは、2ページをご覧ください。

2、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果につきまして、ご説明いたします。

赤枠で囲んでおります目標値の考え方をご覧ください。

まず、中間南校区路線の平成31年度から平成33年度までの目標の設定につきましては、平成28年10月から平成29年9月までの1便あたりの利用者数が、太賀・朝霧系統1,09人、通谷・桜台系統は、1,03人と1,0人前後という実績ではございますが、平成29年10月からイオンなかま店敷地内に停留所を新設し、利用促進に取り組んでいることから、前回の計画と同様、1便あたりの利用者数2人を目標に掲げ、各系統の年間運行日数から、年間利用数を設定しております。また、収支率につきましては、平成28年10月から平成29年9月までの実績値が、太賀・朝霧系統は、14.34%、通谷・桜台系統は、12.23%でございますことから、まずは、20%以上に収支率を改善していくことを目標に設定しております。

それでは、3ページの赤枠で囲まれております目標値の考え方をご覧ください。

底井野校区路線につきましては、中間南校区路線と同じように1便あたりの利用者数2人を目標に掲げ、平成28年10月から平成29年9月までの運行率が、約49%という状況ではございますが、イオンなかま店敷地内に停留所を新設して以降、平成29年10月から12月までの3か月間の運行率を見ますと62.5%を増加傾向にあります。そのため、今回の目標値の設定にあたりましては、1日の運行便数全8便のうち7便、運行率では、87.5%を運行すると想定し、各年度の運行日数、運行回数、そして、平成28年10月から平成29年9月までの実車走行キロの平均値を垣生・下大隈系統は3.8km、砂山・底井野系統は4.2kmとして計画実車走行キロを算出し、各年度の年間利用者数及び収支率の目標値を設定しております。また、収支率につきましては、平成28年10月から平成29年9月までの実績値が、垣生・下大隈系統18.30%、砂山・底井野系統19.36%であることから、両系統とも30%以上を目標値として設定しております。

(2) 事業の効果につきまして、ご説明いたします。中間南校区路線につきましては、高齢化が進む太賀や通谷などの丘陵地の団地において、住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保され、お出かけ機会の創出等の効果が期待でき、底井野校区路線では、西鉄バス中山・中間線が廃止されて以降、大部分が公共交通空白地であった底井野校区において、日常の買い物や通院等のための移動手段が確保されるとともに、西部地域と東部地域の交流促進による効果が期待されます。また、平成29年10月からイオンなかま店敷地内に停留所を新設したことで、日常の買い物への負担軽減を図ることができ、さらなる地域の活性化につながるものと考えております。

4ページをご覧ください。

3、2の目標を達成するために行う事業及び実施主体として、2つあげております。まず1つ目は、平成28年度に実施した南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の利用実態に関するアンケート調査結果及び、モニタリング調査結果や平成29年度に実施した住民座談会で得た住民ニーズを分析し、運行改善や利用促進策の検討を行うとともに、事業

効果の検証を行うとしております。続きまして、2つ目は、平成29年度に実施した底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の利用実態に関する調査結果及びモニタリング調査結果や平成30年度に実施する住民座談会の結果を受けて、運行改善や利用促進策の検討を行うとともに、事業の効果検証を行うとしております。

続きまして、少しページが飛びますが、8ページをご覧ください。

赤枠で囲まれております平成30年度のところですが、5月下旬に開催予定の第1回交通会議までに、平成30年10月から平成31年9月までの南校区路線、底井野校区路線、両系統の運行内容を取りまとめ、委員の皆さまからご同意をいただきたいと考えております。

続きまして、10ページをご覧ください。

この表は、南校区路線の目標値設定を行った際の根拠数値を掲載しております。後ほどご確認ください。

11ページをご覧ください。

この表は、底井野校区路線の目標値設定を行った際の根拠数値でございます。この表につきましても、後ほどご確認ください。

続きまして、12ページをご覧ください。

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画の策定に向けて、今後取組んでいきます方向性につきまして、ご説明いたします。今後、運行改善の取組にあたり、地域公共交通の基本計画でございます中間市地域公共交通網形成計画の基本方針でございます地域公共交通ネットワークの構築に向けて、南校区コミュニティバスと底井野校区コミュニティバスの路線を維持できるよう運行改善に取組、既存の公共交通である路線バス等との連携など共存共栄による地域公共交通のネットワーク強化に取組んでまいります。

(2) 南校区コミュニティバス「フレンドリー号」の運行改善につきましては、表にございます7つの分類項目の中でも①運行ルートの改善、②運行日数、便数の改善、③運行時間帯の改善について、今後の運行状況を分析しながら、検討していきます。

13ページをご覧ください。

2) 底井野校区コミュニティバス「なかよし号」の運行改善につきましては、平成29年10月に実施した利用実態に関するアンケート調査から下のグラフのように運行に対する要望や不便な点、利用しない理由などを把握することができました。さらに詳細な住民ニーズを把握するため、平成30年度に住民座談会を開催し、その中で得たご意見と今後の運行状況を分析しながら、運行改善に向けた検討を進めていきます。

それでは、14ページから19ページは、南校区住民座談会でご説明いたしましたので、20ページをご覧ください。

3、なかよし号の1年間の運行実績につきまして、前回の交通会議では、10月までの運行実績をご報告しておりましたので、11月と12月分を追加した内容をご説明いたします。

まず、月曜日と水曜日に運行しております垣生・下大隈系統は、年間の運行率が、

45.8%と50%を切っておりましたが、イオンなかま店敷地内に停留所を新設して以

降、10月から12月は、50%を超え、12月は、62.5%と6割を超えています。また、運行1便あたりの平均利用者数につきましても年間では、1.5人を下回っていましたが、10月以降、利用者が増加しており、11月では、1.89人と目標値でございます2.0人にせまる勢いでございます。

21ページをご覧ください。

③各停留所月平均乗降者数につきまして、下のグラフをご確認ください。イオンなかま店敷地内に停留所を新設した赤色の運行2年目では、10月から12月までの3か月間の平均ですが、通谷電停での利用者が減少し、イオンなかま店の利用者が増加しており、その他の停留所では、下大隈公民館、下大隈 JR ガード横、瀬戸、砂山口、地域交流センター・さくら館、にしてつストア、中間市立病院のように多くの停留所で利用者が増加しております。

22ページをご覧ください。

火曜日と金曜日に運行しております砂山・底井野系統につきまして、年間の運行率は、53.6%と5割を超えておりましたが、10月以降さらに運行する回数が増加し、60%を超えております。また、運行1便あたりの平均利用者数につきましても増加傾向にあり、11月では、1.93人とあともう少しで、目標値の2人を超えるまで利用者が増加傾向にあります。

22ページをご覧ください。

③各停留所月平均乗降者数につきまして、下のグラフをみますと、垣生・下大隈系統と同じように、通谷電停での乗降者数が減少し、イオンなかま店の利用者が増加しており、各停留所につきましても、多くの停留所で増加傾向にあります。中でも、シルバー人材センター、垣生町さくら館そば、にしてつストア、中間市立病院での乗降者数が増加しております。

以上のように、フレンドリー号、なかよし号とも平成29年10月にイオンなかま店敷地内に停留所を新設して以降、利用者が増加傾向にあり、中間市フィーダー系統確保維持計画の策定につきましては、本日参考資料としてご準備しております事業計画、運行計画を基に、現在の運行状況を把握しながら、慎重に検討する必要があると考えております。しかしながら、フレンドリー号につきましては、住民座談会において、運行改善を求めるご意見を多数いただいているため、利用者のいない停留所や空き便の見直し、予約制運行などの効率的な運行の検討につきましても、同時並行で進めていき、委員の皆さまのご意見をいただきながら、利用者の利便性向上につながる見直しを行うところはないか事務局において精査し、今後の計画案の策定を進めていきたいと考えております。また、なかよし号につきましては、フレンドリー号と同じように、運行状況を把握しながら、平成30年度に実施する住民座談会において詳細な住民ニーズを把握した上で、運行改善に取り組んでいきたいと考えております。以上でございます。

会長 ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がありました中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案につきまして、ご質問・ご意見等はございませんでしょうか。

委員 自治会南校区の山下です。事務局から10月からの計画案の策定につきまして、ご説明がありました。フレンドリー号の運行実績をみますと、イオンなかま店に停留所を設置して以降、非常に利用者が増えている状況にあります。この改善は非常に効果があったのではないかと考えております。今後の運行改善につきましては、事務局からも説明がありましたように、運行状況をみながら、昨年10月に実施した住民座談会での意見に基づいて、1つでも2つでも住民の意見が反映された運行内容へと改善していただき、よりよい地域の移動手段となるよう取組んでいただきたいと思います。自治会といたしましてもできる限り、地域での周知など利用促進に取り組んでまいりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

委員 ことぶきタクシーの小林です。今みせていただいてフレンドリー号の方が、若干利用者数が少ないということになっております。やはりこれを増やしていかないとこのまま事業を続けていくことが困難になってまいります。なかよし号の方と単純に3倍弱経費の方が違ってきますので、ぜひ、利用の方をよろしくお願いいたします。事業者の方も、できることはなるべくやっていくようにしていきたいと思いますので、合わせてがんばっていききたいと思います。

委員 北九州市立大学の内田でございます。今、事務局から説明がありましたように、ここ数か月、利用者が増加傾向にあるということで、流れとしては非常によいと感じております。この伸びを止めることなく、より地域住民の方に親しまれる移動手段にしていく必要があると考えますと、実施されました住民座談会、それから今後、底井野校区での住民座談会が予定されていますので、この中で得られた市民の皆さま方のニーズをどのように運行計画の中に反映させていくかが重要になると考えております。利用促進につなげるためにいろいろな施策を展開していく必要があります。ただ、運行改善に取り組むときに座談会で得た意見は、運行1年目、2年目の状況でまだイオンの停留所がなかった時期ということで、イオンに停留所を設置して以降、どのような使い方をされているのかをきちんと分析した上で、改善していくことが大切なことと感じております。今、小林委員からもありましたように、フレンドリー号の方は、このままの状況でいくと持続的にというのは難しいかもしれません。いずれ底井野校区のような予約型の運行も考えられるという意味では、もし予約型になったときにどのような収支率になるのか、今利用されている方が、どの便を利用されて空き便がどれくらいあるのか、簡単な試算はできると思いますので、来年度以降はそのようなこともやっていく必要があると思います。いずれにしてもこの増加している状況、いい流れが変わらないように今後事務局は計画の策定に向けて取組んでいただければと思います。以上でございます。

委員 福岡運輸支局の河津でございます。運輸支局は、今提案がありました計画の届出を受理する立場になりますので、個別の中身の指摘は控えさせていただきますが、今回提案があり

ました同計画につきましては、平成29年に提出いただいた計画より変更されている点がございします。特に、2ページ、3ページの事業の目標の立て方、目標設定の考え方の部分につきまして、昨年の平成29年に提出していただきました計画から系統別に詳しい設定数字を基に立てることとなっております。また、追加になっておりますのが、次の4ページにあります3.「2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」について追加された項目です。追加になった意義としましては、何のために地域公共交通を確保維持改善していくのかという観点から、利用者利便の向上、バスマップの配布、地域住民の方々の公共交通への意識の変化を促すモビリティ・マネジメント等の利用促進を行うということが前提の目標設定、今よりも利用者を増やしていきましょうという目標設定をすることが望まれているところです。今回、提案されました中間市地域内フィーダー系統確保維持計画につきましては、平成29年10月からイオンなかま店への乗り入れによる利用者の増加を踏まえまして、中間南校区のフレンドリー号については、前年度計画、計画につきましては、3か年の計画を立てますので、昨年提出していただいた数値につきましては、30年度、31年度、32年度の3か年の数値が使われています。今年は、31年度、32年度、33年度の3か年の計画数値が出てきますが、フレンドリー号につきましては、昨年と同数値で目標値が設定されています。しかし底井野校区のなかよし号につきましては、イオンなかま店への乗り入れから非常に利用者数が増えているということで、上方修正が提案されています。そのことにつきまして、目標値設定につきましては、先ほどお話をしましたように、利用促進をして目標を上げていきましょうということが大きな目的ですので、私ども今回の政策にあった数字が出されていると感じております。とはいえ数値的な目標、先ほどからお話がありましたようにフレンドリー号につきましては、きびしい数値も残っておりますので、今後としましては、29年度に行いました住民座談会の結果分析となかよし号につきましては、今年度行う予定ということの住民座談会の要望を分析してどのように改善に向かっていくかということが大切と考えております。また、運輸支局としましては、平成28年3月に地域公共交通網形成計画を策定し、後ほどの出てまいります資料に実施施策の一覧表が入っているようですが、平成28年、29年と計画に沿った利用促進事業がうまくサイクルとして回っていると思います。一定利用者数も増加しています。福岡運輸支局としましても、中間市の利用促進事業は他の自治体を比べまして、一定のモデルケースになるのではと考えているところです。今後も運輸支局としましてもフォローアップしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

会長 ただ今、4名の皆さんの貴重なご意見いただきました。ありがとうございます。まず、山下委員からは、フレンドリー号の運行実績から、イオンなかま店への停留所設置は非常に効果があったこと、今後の運行改善については、運行状況を分析しながら、住民座談会でのご意見に基づいて、よりよい地域の移動手段となるよう取組んでいただきたいというご意見をいただきました。

小林委員からは、利用者は増加傾向にあるが、目標値の1便あたりの2人は達成できてい

ない状況であり、今後継続的に運行を行うためには、利用者のいない停留所や空き便の見直しも重要だが、予約制運行のような効率のよい運行体制への見直しも含めて検討していくことが必要であるというご意見をいただきました。

内田先生からは、利用者が増加傾向にあるこの成長を止めることなく、より地域住民の方に親しまれる移動手段となるには、住民座談会で得た住民の方のニーズをどのように運行計画の中に反映させていくかが重要であり、住民ニーズにあった運行内容へと改善し、改善した内容をただPRするのではなく、便利になったところを積極的に周知して、利用促進につなげることが必要であること、そして、運行改善に取り組むときには、増加して以降、利用者がどのような使い方をしているのか、運行実績をきちんと分析した上で、その内容と照らし合わせながら、改善していくことも必要であるので、逆に減少に転じるような改善にならないよう慎重に検討していくこと必要であるというご意見をいただきました。

福岡運輸支局の河津委員からは、計画目標値の達成のため、今後、南校区のフレンドリー号においては今年度実施した住民座談会の要望を分析し、どのような形で利用促進へつなげていくか。そして、底井野校区のなかよし号においては増加した利用者数を維持していくためにも平成30年度実施予定の住民座談会での意見をどのように運行改善に反映していくかが大切であること、また、中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組について、今後もフォローアップできる部分があれば行っていきたいというご意見をいただきました。ただ今のご意見をまとめますと、今後、フレンドリー号、なかよし号を継続的に運行していくためには、今年度南校区で実施した住民座談会や来年度底井野校区で実施予定の住民座談会でのご意見・要望を現在の運行方法にどのような形で反映させていくかが大切で、逆に不便になって利用者が減少してしまうことがないように、慎重に現在の運行状況と照らし合わせながら、進めていくことが重要であるというご意見にまとめることができると考えます。

事務局におきましては、本日、委員の皆さまからいただきましたご意見を基に、平成30年度第1回交通会議に向けまして、計画案の策定を進めていただき、より住民ニーズに適した運行計画となるよう、運行実績を分析しながら、改善内容を慎重に検討してください。それでは、委員の皆さま、次回の会議に向けまして、事務局が本日ご報告いたしました住民座談会のご意見を精査し、平成30年10月から平成31年9月までの計画案の策定に向けて次回の会議でご提案することによってよろしいでしょうか。

～異議なし～

会長 ありがとうございます。それでは、事務局は計画案の策定に向けて関係者との調整をお願いいたします。

それでは、式次第の3、その他、今後のスケジュールにつきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 資料Bをご覧ください。

今後の会議スケジュールにつきまして、平成30年度第1回交通会議を5月下旬に開催し、式次第にございますように①中間市地域内フィーダー系統確保維持計画案の提案、②平成29年度中間市地域公共交通会議決算書の審議、③中間市地域公共交通網形成計画推進事業の平成30年度の取組につきまして、ご審議を賜りたいと考えております。

資料Bの2ページをご覧ください。

平成30年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業の取組につきましては、赤枠で囲まれた箇所になりますが、まず、1、公共交通不便地の解消として、施策①で、底井野校区住民座談会を実施いたします。また、施策②として、南校区コミュニティバス「フレンドリー号」につきましては、これまでの住民アンケート及び住民座談会をもとに運行改善の検討に取組めます。

続きまして、2、中間市の公共交通ネットワークの強化につきましては、各施策につきまして、今後も各関係者と協議を進め、改善できることがないか検討を進めてまいります。3ページをご覧ください。

3、中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上につきましては、平成29年度に実施したモビリティ・マネジメントを別の小学校区において実施することを検討し、引き続き、公共交通に関心をもってもらうことができるよう、時刻表や路線図といった情報ツールの改善に取り組んでまいります。

委員の皆さま、平成30年度につきましても、ご助言を賜りますようどうぞよろしくお願いいたします。以上でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、会議スケジュールに関しまして、ご質問等はございませんでしょうか。

会長 それでは、本日の地域公共交通会議の議題すべてが終了いたしました。委員の皆さまには、お忙しい中お集まりいただき誠にありがとうございました。ただいま、事務局から説明がありましたように次回、平成30年度第1回交通会議は、5月下旬頃の開催を予定しております。来年度につきましても、本市の公共交通がよりよい環境となりますよう、さまざまなお立場からのご意見をいただきたいと思いますと考えております。年度初めのお忙しい時期とは存じますが、どうぞよろしくお願いいたします。本日は、誠にありがとうございました。