

## 会 議 録

会議の名称	第1回吉川市地域公共交通協議会	
開催日時	令和5年10月20日(金)	午前10時00分から 午前11時55分まで
開催場所	吉川市役所202・203会議室	
出席委員(者)氏名	大舘広知委員、田島文夫委員、和佐見文男委員、多田聡委員、関根肇委員、立澤孝一委員、水野雅通委員、近藤賢吾委員、高橋清二委員、吉田樹委員、廣木一夫委員、中村明委員、浅水明彦委員、竹内栄一委員、柳沢勝雄委員、星座正俊委員、野田妙子委員	
欠席委員(者)氏名	藤田直樹委員、深井啓光委員、木村俊樹委員、中山俊夫委員、西野利彦委員、戸張加代子委員	
担当課職員職氏名	政策室 副室長兼政策室主幹 中村喜光 企画担当副主幹 相川美佐子 企画担当主査 林 希 企画担当主事 齋藤勇次 企画担当主事 永松直樹 都市整備部 副部長兼都市計画課長 堀江豊 都市計画課都市計画担当副主幹 油川誠	
会議次第と会議の公開又は非公開の別	[次第] 1 開 会 2 市長あいさつ 3 委員の委嘱 4 吉川市地域公共交通協議会について 5 会長及び副会長の選任 6 議 事 (1) 吉川市地域公共交通協議会の運営規程(案)及び会議傍聴要領(案)について (2) 吉川市地域公共交通計画の作成について (3) 交通ニーズ調査の実施について (4) 意見交換 7 その他 8 閉 会 [公開・非公開] 公開	
非公開の理由 (会議を非公開にした場合)		
傍聴者の数	0名	
会議資料の名称	資料1 吉川市地域公共交通協議会について 資料2 吉川市地域公共交通協議会運営規程(案) 資料3 吉川市地域公共交通協議会会議傍聴要領(案) 資料4 地域公共交通計画の作成について 資料5 吉川市交通ニーズ調査(案)について 参考資料1 吉川市地域公共交通協議会委員名簿 参考資料2 吉川市地域公共交通協議会条例	
会議録の作成方法	<input type="checkbox"/> 録音機器を使用した全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 録音機器を使用した要点記録 <input type="checkbox"/> 要点記録	
会議録確認指定者	田島文夫委員、柳沢勝雄委員	

その他の必要事項	
審議内容（発言者、発言内容、審議経過、決定事項等）	
事務局	<p><b>1 開 会</b></p> <p><b>2 市長あいさつ</b></p> <p><b>3 委員の委嘱</b> 市長から委嘱書を交付</p>
事務局	<p><b>4 吉川市地域公共交通協議会について</b> 資料1に基づき、事務局より説明。</p> <p>〈質疑・意見〉 意見無し。</p>
委員	
事務局	<p><b>5 会長及び副会長の選任</b> 委員から自薦・他薦、その他選出方法の意見等無し。 事務局から、会長に吉田委員、副会長に中村委員を選任することを提案し、全会一致で決定。</p>
会長	<p><b>6 議 事</b> 議事に入る前に、条例第6条4項に基づき、朝日自動車株式会社の田沼様の出席を認めたいが、異議はあるか。</p>
委員	<p>異議無し。</p>
事務局	<p><b>(1) 吉川市地域公共交通協議会の運営規程（案）及び会議傍聴要領（案）について</b> 資料2・資料3に基づいて、事務局より説明。</p> <p>〈質疑・意見〉 意見無し。</p>
委員	
会長	<p>この協議会の運営規程、傍聴要領について、案のとおり決定してよろしいか。</p>
委員	<p>異議無し。</p>
会長	<p>案のとおり、運営規程と傍聴要領を決定し、本日から施行する。 本日の議事録の署名委員として、田島文夫委員・柳沢勝雄委員を選任。 今回の会議について公開することを決議。</p>
会長	<p><b>(2) 吉川市地域公共交通計画の作成について</b> 事務局説明の前に私から話をさせていただくと、先ほどの資料1にあったとおり、当協議会は地域交通法に基づく法定協議会ということだが、2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」ができ、今年の10月1日には改正があった。今後、同法に規定される地域公共交通計画を吉川市においても作っていくというものである。 この計画については、2020年の法改正の時点で各市町村作成の努力義務化ということで進められてきた経緯があるが、吉川市の場合には、例えば市が運営して事業者に委託するようなコミュニティバスや、デマンド交通といったものがないということもあり、従来作ってこなかった。</p>

	<p>ただ、この計画を作っていくと、例えば国の様々な補助制度を引き出すことができたり、あるいは計画で定めたことについて、運輸支局からの助言もいただきながら進めていくことが可能になるなど、メリットも少なくない内容となっている。</p> <p>一方で、当協議会のもう一つの機能である地域公共交通会議は、例えば市内を走っているバス等をどこで走らせるか、あるいは運賃をどうするかといった議論ができるものである。</p> <p>ただし、運賃については、独占禁止法に関わるものなので、ある事業者の運賃を協議する場合には、その他の事業者が退室し議論するという内容が今年の10月から加わった。</p> <p>手間が増える形となってはいるが、市民の皆さんに必要とされる交通というものをこのメンバーの中で具体化して、デザインできるものである。</p> <p>公共交通の分野については、規制等で制約が多いと言われることがあり、事業者単独で申請すると、できないことがたくさんあるが、この法定協議会・地域公共交通会議を活かせば、できることが増える。これはバスに加え、今年10月の法改正によりタクシーもできることが増えている。</p> <p>そういった中で、まず吉川市の状況がどうなっているかといった基礎的なことを皆さんと共有したい。</p>
事務局	<p>吉川市の現状、地域公共交通計画について、資料4に基づき説明。</p> <p>また、国の補助メニューである地域公共交通調査事業について、当該計画作成に係る経費が補助対象となっており、補助を活用させていただきたく、この補助金の申請について、承認をお願いしたい。</p>
会長	<p>《質疑・意見》</p> <p>吉川市の優れている点は、市民意識調査を用いて、毎年経年変化をちゃんと比較できることであり、これはなかなかできている自治体が少ないので、ありがたいと思っている。</p> <p>バスと鉄道の便が良い・悪いという項目があるが、過去の数字ではこの項目の変化はあまりなかったと思うが、令和5年度のバスの便で悪いという割合が増えているが、どういった理由か。</p> <p>また、地域公共交通計画をこの2か年で策定をしていくということ自体は良いが、公共交通が置かれた環境から考えると、2年先に今と同じだけのサービスが提供し続けられているかということ、非常に危ないと感じる。そうなったときに、緊急対応ではないが、機動的に考えていく必要が途中で出てくるのではないかと思うが、市ではどのように考えているのか、この2点についてお伺いしたい。</p>
事務局	<p>1点目の令和5年度市民意識調査において、バスの便が悪いという回答の割合が増えたことについては、集計結果が出たばかりで細かい分析までできているわけではないが、地域ごとの結果を見ると、大きく変動のあった地域として、吉川駅北口からまっすぐ伸びる、いちょう通り周辺の地域で、昨年比で良いから悪いに15%程度転じているという結果がある。</p> <p>要因として、こういった調査は、直前の出来事の影響を受けやすいこともあり、この地域のバスの便数はかなり充実している地域ではあるが、この4月で主に朝と夜の便で減便が実施され、回答者となった方の生活の中で、時間の変更を余儀なくされた等といったことで、悪いという回答に転じたという要因が可能性としてあるのではないかと推察しているところである。</p> <p>次に2点目の計画策定のスケジュールについては、ご指摘のとおり、この2、3年で状況が変わる可能性があることは承知しているところであるが、当市には、前身となる計画がない。これまでも現状と課題は把握して</p>

	<p>きているところだが、以前から今までに、どう変わってきているのかを分析をした上で、市が目指す方向性を来年1年間で検討し、そこから具体的な事業を検討できればということで2か年を想定したところである。</p>
委員	<p>総合振興計画・都市計画マスタープランなどの関連計画と整合を図るとしており、35頁のスケジュールにおいて、総合振興計画の改正に合わせて、地域公共交通計画も改定することのだが、都市計画マスタープランの計画期間はいつか。</p>
事務局	<p>都市計画マスタープランの計画期間は20年となるが、総合振興計画の改正時に、都市計画マスタープランの見直しも必要であれば、令和13年の同時期に計画の見直しを行うこととなる。</p>
委員	<p>承知した。地域公共交通計画と総合振興計画・都市計画マスタープランが同じ年度での改定となっているが、この状態が良いのか、地域公共交通計画を令和14年まで延ばし、確定した改正後の総合振興計画を見てから、地域公共交通計画を策定したほうが良いのか、今後の意見として、どちらが良いのか検討していただければと思う。</p>
会長	<p>計画期間の満了時期をどうするかというところについては、国の補助制度を使える可能性があるかないかというところでも関わる話かと思う。 それが、上位計画である総合振興計画を受けてということで7年計画にするというのも一案であるし、国の特定事業計画が5年であるので、6年計画にした方が、それを受けやすくなる可能性もある。そのあたりについては、事務局と再度検討していきたい。 先程、事務局から説明があったが、これから2か年にわたって計画を策定していくにあたり、国の地域公共交通調査事業というものに手を挙げていきたいということである。当協議会で、この補助事業に手を挙げて受け入れていくことについて、皆様にご了解いただいた上で申請ということとなるが、そのように進めていくことについてよろしいか。</p>
委員	<p>異議無し。</p>
会長	<p>それでは、手続きを進めることとさせていただきます。ただし、最近、他自治体においては、当該補助金がゼロ査定という自治体もある。 関東近郊で事業者の皆さんが色々と創意工夫を生かして、路線を維持してきていた中で、これから計画にどういう形で位置づけていくのかについては、他の自治体ではあまりやられていない動きで、吉川市の特殊性、特異性があるものかと思う。そのあたりの事情を盛り込んで申請された方がよろしいかと思うので、運輸局とよく連携しながら進められたい。</p>
事務局	<p><b>(3) 交通ニーズ調査の実施について</b> 資料5に基づき、事務局より説明。</p>
会長	<p>〈質疑・意見〉 こちらのアンケートについては、先ほどの国の補助事業は活用しないということでよいか。また、過去にも調査を行っているが、経年を把握するため、ある程度設問の内容は合わせているということによいか。</p>
事務局	<p>今回の調査については、国の補助事業を活用せずに行うものである。調査項目については、ある程度は重複しているものもあるが、「公共交通の利用意向」として公共交通による移動ニーズがどこにあるかという設問は新たに設けさせていただきたいと考えている。</p>

委員	調査の男女比は50%ずつに分かれるものなのか。
事務局	男女で抽出条件を絞らないので、完全に50%ずつになるとは限らないと考えている。
会長	ちなみにではあるが、人口73,000人に対して1,500名は少ないのではないかと感じるかもしれないが、一般的な統計で考えると、1,500名の抽出という数字は十分である。回答率が50%、60%とすると、700名程度の回答が集まることとなり、十分対応ができるものかと考える。
会長	<p>私から検討をお願いしたいこととして2点ある。</p> <p>1点目は、対象を18歳以上に行っている点についてである。吉川市では問題ないのかもしれないが、私が携わっている埼玉県で、高校生の移動というのが非常に大事であるので、調査の対象を15歳以上に行っている所がある。ご一考いただきたい。</p> <p>2点目は、「交通手段に困ること」という設問についてであるが、現状として、路線の減便が進んだり、夜にタクシーの配車が難しかったりという実情があるかと思う。こちらの設問において、どういった場面で公共交通の利用に困るのか。例えば、夜にないから困っているのか、本数が少ないから困っているのか、バス停が遠いから困っているのか。公共交通の利用が難しい方で、福祉交通がないから困っているのか。どういった困り事が、どの年代、またはどの地域で、数字が突出しているのかを測れるような設問とされたい。</p> <p>多様な問題が絡み合っている印象を受けており、「高齢者が困っている。」「バス停から離れている地域が困っている。」といった要因の特定ができない状況ではないかと思う。</p> <p>吉川市は元々、公共交通のサービス水準がそれなりに高いエリアでもあることから、どういった点について困っているかをしっかり測れるような枠組みとすることで地域公共交通計画を議論する上で、必要な資料となるかと思うので、設問の検討をお願いしたい。</p> <p>今後1か月程度で事務局の方で調査表の作成を行うということですので、こういった点について設問を設けた方が良いという点やお気づきの点があれば、事務局にお寄せいただければと思う。また、設問の作成にあたり、私もお手伝いをさせていただく。</p>
会長	<p><b>(4) 意見交換</b></p> <p>当協議会で地域公共交通計画を考えていくにあたって、現状でどういう課題があるとか、計画の策定を通じてこういうことを考えて欲しいとか、こういったことを目指してほしいといったことをご発言いただければと考えている。</p>
委員	<p>先程来、お話にも挙がっているが、運転手不足というのは課題であり、当社においても厳しい状況である。2024年4月には、改正基準告示ということで、運転手の労働時間を短くする改正がされることとなる。</p> <p>こちらに向けて、当社においてもコロナ前は深夜バスも運行していたところであるが、利用も大きく無くなったところで、改正基準告示への対応としてご利用の少ない主に夜の時間帯で減便を行っている最中である。</p> <p>吉川市の路線では、かつては越谷市立病院に行く系統もあったが、ご利用状況から現在は無くなっており、吉川駅から越谷駅に向かうのみとなっている。</p> <p>今後も利用の少ない時間帯は減便を進めていくことになろうかと思っている。</p>



	<p>限られた運転手を需要の多いところに充てがいたいというところがあるので、利用の少ないところについては、運行本数を少なくすることを進めているところである。</p> <p>計画の策定にあたり、他の自治体においては、運転手不足解消のために何かできないかということ議論いただき、計画に盛り込んでいるところもあるので、そういった部分も検討いただければありがたい。</p>
会長	<p>自治体政策として、運転手確保のために、どうするかというのは色々な考え方ができるかと思う。実際に具体的な内容を検討していく際に、他地域でのアイデアなどをご紹介いただければと思う。</p>
委員	<p>同様の意見となるが、運転手不足というのが課題で、毎年平均年齢が1歳ずつ上昇しているという現状である。また、2024年問題ということで、この改正基準告示について、バス会社には大きな動きとなる。</p> <p>おそらく、今のダイヤを維持しようとするとう運転手の増員が必要となるが、それは現実的ではないので、どういう対応をするかということはこの年度末に向けて考えていかなければならないと考えている。</p> <p>当社では、吉川市では吉川・エローラ線という路線があるが、10月7日に野田営業所と松伏営業所を統合し、ダイヤ改正を行い、若干の減便を行った。</p> <p>運転手不足と改正基準告示への対応ということで、一度に問題が解決するものではないと思うが、地域公共交通を維持していかなくてはならないという自負もあるので、皆様と一緒に考えていきたい。</p>
会長	<p>これまでのダイヤと比較すると、確かに減便をしているが、終バスは繰り下がっている。そういった意味では人手が不足している中でもご苦労をされて、工夫をされているということであると思う。</p>
委員	<p>当社でも、人手不足は深刻で、市役所との協議の中で、吉川美南駅から市役所への新路線を計画していたところであるが、運転手が1名欠員となってしまったことから、人手不足がさらに進んでしまい、新規路線の運行ができなくなってしまった。現在は新しく運転手の募集をかけており、来年度に向けて進めていこうとしているところである。</p> <p>一番は運転手不足というところが深刻であるので、それをなんとかできるようにしていければと考えている。</p>
会長	<p>意欲的に市と連携して路線を創設しようとしたが、1人の運転手が欠けただけでそれが叶わなくなる。小規模な事業者が故の難しさかと思うが、そうした中で、吉川市と当協議会の中で、何ができるか考えていかななくてはならないことだと感じた。</p>
委員	<p>人手不足に加え、2024年問題というのは、目の前に迫ってきている。ドライバーの平均年齢は55・56歳に近づいており、毎年定年を迎えるドライバーが増えている状況であり、若い人材も入って来ない。</p> <p>他社で辞めたドライバーを雇用するしかない状況であり、厳しい状況である。吉川駅につながる路線は2路線あるが、この路線はなんとか維持しながら、やっていきたいと考えているが、このまま運転手が入って来ないようであれば、減便をせざるを得ないので、当協議会での良い意見や方策があれば、やっていきたいと思う。</p>
委員	<p>各事業者さんと同様に、運転手不足は深刻である。協議会を行うと交通不便地域に路線を網羅しようという話になる。昔はそういったところにバスを走らせようということもできたが、今では、1日1本とかそういった</p>

	<p>路線で廃止もできないということが起こり、人が乗らないから走らない。走らないから乗らないという負の連鎖が起こっている。</p> <p>当協議会を通じて、本当に必要なところにバス路線を走らせようということで皆さんと協議を進めていきたい。</p> <p>委員</p> <p>当社の現状の稼働率は55%というところである。運転手の勤務時間は個々で設定しているので、早い人は7時ごろ、遅い人で9時くらいから勤務し、車両は平均して13台から15台が稼働しているが、それでは利用の需要を捌き切れていないと感じている。夜10時以降の駅前の車両については、他社はほとんど稼働しておらず当社のみとなり、日曜日は10台、金・土曜日は18台、その他の曜日は13～14台が稼働しているところである。昼間は電話も鳴りっぱなしくらい需要があり、オペレーターの配車も技術を要するところである。</p> <p>また、タクシー会社が廃業すると、そこで勤務していた従業員が継承する他社に引き継がれるかという、そうではなく、そのまま辞めてしまうケースが多い状況である。</p> <p>若いドライバーがまったく入って来ない。東京都では入ってくるのかもしれないが、埼玉県は地方都市と同じような状況である。ただ、稼働させられれば、都内の水準の売上にはできるのではないかと思うが、供給が追いつかない状況にある。吉川市に住んでいる方をタクシー運転手として掘り起こしていくようなことができないかと考えている。吉川・松伏・越谷のハイタク協議会の会議が今後予定されているところであるが、タクシードライバーをどのように確保していくかといった議題もある。</p> <p>三輪野江地区のタクシー助成券の利用者については、三郷市の事業者が担っていることが多かったが、利用者の利用が当社にも流れてきている。三輪野江地区のタクシーチケットの利用者はほとんど三郷市への利用であり、三郷駅・新三郷駅への利用と、病院も三郷市内の病院の利用が多く、また、上内川・下内川は野田市への利用が多い。</p> <p>吉川市のタクシーチケットは、近隣市町のタクシー会社でも使用できるので、制度として優れていると思うが、他自治体での同様の取組で、なぜ吉川市と同じようにできないのかということが疑問である。助成券の運用方法等、他市町と話し合いをして、同様の制度とできないものかと思う。ただし、あまり助成券を発行されても、当社も請け負いきれない。</p>
<p>会長</p>	<p>タクシー助成券の取り扱いの仕方というのは、これまで議論してきたところであり、今後の計画策定にあたり、記載していくということも必要であるし、バス事業者だけではなく、タクシー事業者においても、人手不足が深刻であるという状況は理解いただけただけではないか。</p>
<p>委員</p>	<p>吉川営業所においても人員不足であり、マイナス4人、常時4人が休日出勤状態となっている。再雇用の運転手が15人いるが、厳しい状況である。人がいれば、いろんなことをやっていこうということもできるのかもしれないが、現状は人手不足に対してどうするかということしか考えられない状況である。</p>
<p>委員</p>	<p>旭地区については、高齢世帯の多い地域であるので、走っていただいている事業者さんには引き続き頑張っていただきたいと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>各バス停から500mという資料をご提示いただいているが、その500mを歩くのが難しいと仰る方も多くいる状況である。また、子どもが学校に登校するのに約1時間かけて登校しているという現状もあり、小さなお子さんの足の確保、特にこれから日没が早まっていくことから、今後皆さんと共有していければと思う。</p>

会長	<p>子どもたちの問題というのも非常に重要かと思う。</p>
委員	<p>障がいのある方といっても、車椅子の方、目の見えない方、耳の聞こえない方、精神の障がいのある方と様々である。</p> <p>公共交通機関を定期的に使われている方の多くは、就職をされている方と学校に通われている方の通勤・通学の足というところかと思う。</p> <p>相談を寄せていただくことが多いこととして自宅から就職先に行けないので、バスのあるところに引っ越しをしようという話を伺ったりしている。</p> <p>定期的にはできないが、公共交通機関がない場合で何かあったときに、障がい者施設のほうで、対象者を送迎することはあるが、バスを使って就労している方については、引き続きそれを続けてほしいと思うし、そういったニーズというのはお伝えしていきたいと考えている。</p>
委員	<p>当法人は福祉有償運送を手掛けているが、寄せられる声として多いのが、タクシー助成券は持っているけど、タクシーが来ないので、福祉有償運送を利用したいという声である。</p> <p>福祉有償運送は、公共交通機関を自立して利用できない方というのが前提で、身体障害者手帳をお持ちであるとか、要介護認定であるといった要件が必要である。</p> <p>そうではない元気な方でも、三輪野江地区、旭地区の方で市街地に買物に行くには、自転車では距離があり、荷物を持って帰ることができないのにどうして使わせてもらえないのかという声も寄せられる。</p> <p>市街化区域に住んでいるが、病院に行くのにバス停まで歩けないので、ドアトゥドアで連れて行ってもらいたいという声もある。</p> <p>一方で、運営している側としては、運営協議会で利用料金がタクシーの2分の1以下となるよう設定しなくてはならない。また、自分の車を持ち込んでドライバーは運転を行っており、ボランティア的に行っているものである。</p> <p>バス会社・タクシー会社さんで人がいないと仰っているが、当法人では人がいないどころではなく、給料も払えないけど、やっていただいている。使える時間のマネジメントとして、この時間に入れる人というのを集めて、どう割り振りを行うかということに一番苦労して福祉有償運送を行い、月間200件の移送を行っている。</p> <p>福祉有償運送について、ガソリン代だけではなく、もう少し報酬的な部分も手厚くできれば、やっていただける方も増えていくのではないかと考えている。</p>
会長	<p>タクシー料金の2分の1以下の目安は撤廃が予定されているが、埼玉県ではブロック制の運営協議会であるので、対応は少し遅いと思われる。</p> <p>ただ、常時運行しなくてはならない、バス会社・タクシー会社さんの人手不足とは性質が違う印象を受けたが、福祉有償運送の団体さんに、「タクシーがなかなか来ない」「バス停まで遠くて行けない」といった声が寄せられるということは、そういった先端のニーズというのがあるということが理解できた。</p>
副会長	<p>駅から歩ける距離に家があるということもあり、バス・タクシーをあまり使って来なかったが、今日の話聞いて、ここまで人員不足がひどい状況と聞いて驚いた。</p> <p>この協議会で、皆様の良い意見を聞きながら、良い方向に進んで行ければ一番良いかと思う。</p>



<p>会長</p>	<p>運転手不足については、各事業者さんは異口同音で仰っていたが、どの業界でも人手不足という状況で、なぜ運輸事業が輪をかけて人手不足かというと、運転手不足というより人件費不足ではないかと思う。</p> <p>運賃収入や自治体からの委託料を含めても、人件費の捻出が難しく、新しい雇用が難しいという状況になる。さらに、メディアでもこの業界についてネガティブな報道がなされており、より人が集まりづらい状況となっている。</p> <p>これは首都圏だけではなく、名古屋や札幌のような地方中枢都市でも吉川市と同様の状況であり、そういった中で、実際何ができるかというところで、自動運転のようなものを導入すれば解決するかというと、そうだとは思わない。</p> <p>茨城県のある自治体では自動運転を導入しているが、一方で民間路線の減便が進んでいる。また、自動運転では早期の解決が難しいということで、A I オンデマンド交通を国土交通省の共創モデル事業として実施しようとしており、自動運転を実施しているこの自治体でも、試行錯誤の末、結局は人が運転する交通に戻ろうとしている。将来に向けて、チャレンジしていくことは大事であるが、医療に例えると、治験のようなものである。これにこの自治体が協力をしているような状況である。</p> <p>運転手が足りないが、この地域で事業をやりたい、しかしどうやって実施するのかというもどかしさを感じる一方で、市民の皆様からは、市街地でも買物に苦勞する人が出てきていて、調整区域では尚更そういった状況であり、子どもたちの通学についても苦勞しているところもあるといった様々な課題が転がっている。</p> <p>市内のほとんどの地域でバス停から500mに括られていて、問題が無いように見えるが、市民生活の中では色々な課題を抱えているという状況があり、こうしたギャップをどのように埋めていくかということで、色々議論していくことや、これまでのやり方から新しく変えていくといったことが出てくるのではないかと思う。</p> <p>差し当たっては、市民の皆様が地域交通に対してどういった困り事を持っているのか。その解像度を高めるために交通ニーズ調査を実施しようとするものである。設問項目を私のほうでも考えさせていただき、結果について、次回の協議会において、皆様にお示しさせていただこうと思う。また、当協議会を通じて、委員の皆様で意思疎通がしやすくなるかと思うので、協議会の場面に限らず、様々な知見、お力添えをいただければと思う。</p> <p><b>7 その他</b></p> <p>次回の会議については、来年度の夏ごろを予定しており、開催に当たり、通知でお知らせさせていただく。</p> <p><b>8 閉会</b></p>
<p>以上、会議の内容に相違ないことを証するため、ここに署名する。</p> <p>令和5年12月6日</p> <p>署名委員 田島文夫（自署）</p> <p>署名委員 柳沢勝雄（自署）</p>	