

第10回 赤穂市地域公共交通活性化協議会 会議録

1 日時 令和8年1月28日(水) 14:00~15:35

2 場所 赤穂市役所 6階 大会議室

3 出席者

(1) 会長	溝田 康人	赤穂市副市長
副会長	萬代 由希子	関西福祉大学
監査委員	島田 裕弘	赤穂市自治会連合会
委員	藤本 直人	株式会社ウイング神姫【代理】
	西川 英也	赤穂神姫タクシー株式会社
	佐用 大輔	御崎タクシー株式会社
	秋元 勇人	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部兵庫支社
	吉本 道明	公益社団法人兵庫県バス協会【代理】
	石田 薫	ウイング神姫労働組合
	木原 健太	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部
	木下 長茂	兵庫県西播磨県民局光都土木事務所
	西川 達彦	兵庫県赤穂警察署交通課
	溝田 泰司	赤穂市自治会連合会
	横山 直美	赤穂市女性団体懇話会
	福本 俊弘	赤穂市老人クラブ連合会
	寺下 逸子	赤穂市老人クラブ連合会
	中田 宗伯	赤穂市教育次長(管理担当)
	坂本 良広	赤穂市建設部長
	多田 彩華	兵庫県土木部交通政策課【代理】

(2) 事務局  
山内市長公室長  
古谷企画政策課長  
秋田企画係長  
軀川企画政策課主事

4 欠席者

委員	守岡 正彦	赤穂タクシー株式会社
	名田 よしみ	一般社団法人あこう魅力発信基地

5 会議の概要

- (1) 開会
- (2) 会長あいさつ
- (3) 協議事項

① 地域公共交通確保維持改善事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について

- ② 令和7年度補正予算（案）について
- ③ 路線バスの一部ルート変更について
- ④ 市内循環バス「ゆらのすけ」の一部ルート変更等について
- ⑤ 圏域バス「ていじゅうろう」の停留所名称変更について
- ⑥ デマンドタクシー「うね・のり愛号」乗降場所の追加について

(4) その他

(5) 閉会

## 6 議事の概要

事務局 みなさん、こんにちは。少し早いですが、ただ今から、第10回赤穂市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日はお忙しいところ、また遠方にも関わらず、会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

私は本日の進行をさせていただきます、赤穂市市長公室長の山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、本日の会議に傍聴の申し出がございます。

会議の傍聴につきましては、赤穂市地域公共交通活性化協議会設置要綱第8条の規定に基づき、原則公開となっております。本日の会議は特に非公開に該当する案件ではございませんので、傍聴を認めることにしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

委員 (異議なし)

事務局 それでは傍聴の方にお入りいただきますのでしばらくお待ちください。

(傍聴者入室)

事務局 報道の皆様をお願いいたします。会議中の写真撮影等をご遠慮いただきますので、ただ今から、会長あいさつまでの時間のみ、写真撮影を認めたいと思います。

必要な方は、この時間をお願いいたします。

それでは開会にあたりまして、赤穂市地域公共交通活性化協議会の会長であります溝田副市長からごあいさつを申し上げます。

会長 みなさん、こんにちは。

本日は、大変お忙しい中、第10回赤穂市地域公共交通活性化協議会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

平素より、本市行政の円滑な推進につきまして、各般に渡りご理解、ご協力を賜わっておりますこと、この場をお借りいたしまして、厚くお礼申し上げます。

さて、本日は次第にありますように、協議事項として、「地域公共交通確保維持改善

事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価」や「路線バスの一部ルート変更」等についてご協議いただくこととしております。

委員の皆様には忌憚のないご意見をいただきますとともに、今後ともお力添えを賜りますようお願いを申し上げ、簡単ではありますが、開会のあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

続きまして、本日、ご出席いただきました委員のみなさまのご紹介につきましては、誠に恐縮ではございますが、お手元に配布させていただきました「委員名簿」及び「配席図」をもって代えさせていただきますと思います。

本日は代理でご出席いただいている方もいらっしゃいますので、代理出席の方につきましては、座席表をご確認ください。

なお、本日の会議は、委員の過半数の出席をいただいておりますので、設置要綱第7条第2項の規定により、成立いたしますことを、ご報告いたします。

この後の進行につきましては、会長の溝田副市長にお願いいたします。

議長

次第3の協議事項に入ります。

協議事項(1)地域公共交通確保維持改善事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について、及び(2)令和7年度補正予算(案)については、関連がありますので、一括して事務局より説明をお願いします。

事務局

協議事項(1)地域公共交通確保維持改善事業および赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について、説明いたします。お配りしております資料1をお願いいたします。

まず、地域公共交通確保維持改善事業についてご説明いたします。

資料の中ほどに、参考として記載しておりますが、地域公共交通確保維持改善事業とは、国の補助事業であり、当協議会では、そのなかの1つである「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」、通称「フィーダー補助」というメニューを活用しています。

この補助金の対象事業者は、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会となっておりますので、自治体である赤穂市としてではなく、当協議会から申請しております。

また、補助対象経費は、補助対象系統にかかる経常費用から経常収益を控除した額で、補助率はその1/2以内となっております。令和7年度につきましては、203万円の補助金を申請しております。

このフィーダー補助を活用するための主な要件としましては、地方運輸局長が指定する交通不便地域を通り、鉄道や幹線バス系統など、地域間交通ネットワークと接続することなどが求められています。

赤穂市においては、令和6年6月に福浦地区の古池が交通不便地域として指定されたことから、古池を通る循環バス「ゆらのすけ」の「東西ルート」をフィーダー補助の対象として申請しております。

そこで、協議事項（１）として、このフィーダー補助に申請した「ゆらのすけ東西ルート」をはじめ、赤穂市の地域公共交通全体の実施状況について確認いただくとともに、目標の達成状況などの評価を行っていただきたいと考えております。なお、評価対象期間は令和７年度となり、令和６年１０月１日から令和７年９月３０日までとなっております。

次のページをお願いします。

フィーダー補助の評価様式に基づいてご説明いたします。まず、赤穂市の公共交通ネットワーク全体の評価についてです。

当協議会が目指す地域公共交通の将来像は、令和６年３月に策定した赤穂市地域公共交通計画に掲げております「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」という基本理念に基づいています。

この理念のもと、一つ目に「利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築」、二つ目に「他分野連携によるサービス向上」、三つ目に「みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現」、この三つを基本方針として位置づけています。

これらの方針に基づき、市民の市内外への移動需要に対応するとともに、市外から来訪される方の移動需要にも対応できる公共交通の実現を目指しています。

次に、それぞれの基本方針における目標設定とその達成状況の評価について、ご説明いたします。

まず、基本方針１「利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築」についてです。ここでは４つの指標を設定しています。１つ目は「行政補助額１万円当たりのバス等利用者数」です。ここでいうバス等は、路線バス、循環バス「ゆらのすけ」、圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」を指しています。目標値は、補助金１万円につき、年間で２３人以上の利用としています。

２つ目の指標は、バス等収支率で２５％以上、３つ目の指標は、「ゆらのすけ」の収支率でこちらも２５％以上としています。

４つ目の指標は、JR輸送密度です。播州赤穂駅から相生駅までの区間で、１日あたり７，９５６人以上、播州赤穂駅から長船駅までの区間で、１日あたり２，０００人以上を目標としております。

次に、基本方針２「他分野連携によるサービス向上」についてです。ここでは６５歳以上の運転免許自主返納者数を年間２５３人以上とする目標を設定しています。

最後に、基本方針３「みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現」についてです。ここでは、モビリティ・マネジメントの参加者数を指標としています。モビリティ・マネジメントとは、公共交通の利用方法や大切さを伝え、一人ひとりの移動行動を見直してもらうための取組です。この取組への参加者数を令和６年度から令和１０年度までの５年間で、延べ２００人以上と設定しています。

次のページをお願いします。

目標達成に向けた公共交通に関する具体的な取組みについてご説明いたします。

（１）これまでの取組の経緯についてです。まず、令和６年４月には、バス運転手不足などの課題に対応するため、路線バス、ゆらのすけ、ていじゅうろうの、ルートや運

行本数の再編を行いました。これにより、効率的で、網羅的な、公共交通ネットワークの形成を図っています。続いて、令和6年10月には、路線バス、ゆらのすけ、ていじゅうろうの運賃体系を統一しました。利用距離にかかわらず200円均一とし、すべてのバスで共通して利用できる回数券、定期券、1日乗車券を導入しています。あわせて、運賃割引制度についても統一を図り、利用者の利便性向上に取り組んでいます。

次に、(2) 目標を達成するために行う事業等についてです。まず、補助対象事業につきましても、冒頭にご説明いたしました「地域内フィーダー系統確保維持補助事業」を「ゆらのすけ東西ルート」において活用しております。

次のページをお願いします。

続いて、非補助事業としての取組についてご説明いたします。

まず、令和6年10月に、路線バス、ゆらのすけ、ていじゅうろう、デマンドタクシーの運行経路や時刻表などをまとめた「総合時刻表」を作成し、市内全戸への配布を行いました。次に、令和7年7月からは、75歳以上の方を対象に、バス運賃の助成券を交付する「高齢者バス運賃助成事業」を開始しています。

このほか、市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施や市内の幼稚園・保育所の児童を対象としたバスの乗り方教室を随時開催し、公共交通の利用促進を図るとともに、地域全体で公共交通を守り育てていく意識の醸成に取り組んでいます。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業については、該当はありません。

次のページをお願いします。

次に、具体的取組に対する評価についてご説明します。こちらは、先ほどご説明しました公共交通計画における各基本方針とそれぞれの評価指標について、令和7年度の結果をまとめたものです。なお、この評価につきましては、原則として、フィーダー補助の事業期間である令和6年10月から令和7年9月までを評価期間としています。ただし、JR 輸送密度など、4月から翌年3月までの年度単位で集計している指標については、令和6年度の数値を用いて評価を行っています。

まず、基本方針1の指標である、「行政補助額1万円当たりのバス等利用者数」についてです。この指標は、計画策定時である、令和4年度の現状値が、補助額1万円当たり23人の利用となっていました。そのため、計画の最終年度である、令和10年度の目標値は、現状値を踏まえ、1万円当たり23人以上と設定しています。令和7年度の実績につきましては、補助額1万円当たり23人の利用となっており、目標を達成しています。

次に、バス等の収支率についてです。計画策定時である令和4年度の現状値は21.1%、令和10年度の目標値は25%以上としています。これに対し、令和7年度の実績は26.4%となり、目標を達成しています。

次に、ゆらのすけに限定した収支率です。計画策定時である令和4年度の現状値は8.5%で、令和10年度の目標値は25%以上としています。この目標値につきましては、令和2年における兵庫県内、各市町のコミュニティバスの平均収支率を参考に設定しています。令和7年度の実績は12.5%となり、令和4年度の現状値からは改善が見られるものの目標値には達していない状況です。

次に、JR 輸送密度についてです。播州赤穂駅から相生駅までの区間については、令和4年度の現状値が1日あたり7,956人で、令和10年度の目標値は現状維持の7,956人としています。これに対して、令和6年度の実績は8,296人となり、目標を達成しています。また、播州赤穂駅から長船駅までの区間については、令和4年度の現状値が1,726人で、令和10年度の目標値は2,000人としています。この目標値につきましては、輸送密度が2,000人未満の線区では、鉄道が本来持つ大量輸送という特性が十分に発揮できていないという JR 西日本さんの考え方を踏まえ設定したものです。令和6年度の実績は1,687人で、令和4年度の現状値を下回っており、目標値には至っていません。

次に基本方針2の指標である「65歳以上の運転免許自主返納者数」についてです。令和4年度の現状値は1年あたり182人、令和10年度の目標値は、253人以上としています。令和6年度の実績は210人となり、令和4年度の現状値を上回っているものの目標値には達していない状況です。

次に、基本方針3の指標である「モビリティ・マネジメントの参加者数」についてです。目標値は、令和6年度から令和10年度までの5年間で、延べ200人以上と設定しています。令和6年度の実績は97人となっており、今後も継続的に取り組んでいきたいと考えております。

以上、これまでご説明してきた、評価結果を踏まえますと、一定の成果が見られる指標がある一方で、引き続き改善が必要な指標もありますので、今後も、モビリティ・マネジメントやバスの乗り方教室、情報発信などを通じて、利用促進を図り、地域全体で公共交通を支えていく取組を進めていきたいと考えています。

次のページをお願いします。

先ほどの自己評価を踏まえ、課題と対応方針についてご説明いたします。まず課題ですが、公共交通を将来にわたり維持・確保していくためには、市民・交通事業者・行政が、それぞれの役割を果たし、連携を深めていくことが重要です。また、公共交通が医療や福祉、教育など、多様な分野を支えていることについて、関係者間での理解を深めていく必要があります。

次に対応方針です。モビリティ・マネジメントやバスの乗り方教室、情報発信などの取組を通じて、市民一人ひとりが公共交通の大切さを理解し、支えていく意識を育てていきます。あわせて、医療・福祉・教育など、他分野との連携を強化し、持続可能な公共交通の確保を目指します。

その下、当協議会のこれまでの経緯につきましては、今回が初めての評価であるため、該当はございません。また、次のページには赤穂市の公共交通ネットワーク図を掲載しています。その次のページには、フィーダー補助に関する事業評価を掲載していますが、内容は先ほどご説明した、事業評価と重複するため、説明は省略させていただきます。

資料1の説明については以上となります。

続いて、資料2についてご説明いたします。

こちらは、赤穂市地域公共交通計画における、評価指標をまとめたものです。評価項目は先ほどご説明したものと同じですが、評価期間が異なります。フィーダー補助では、

令和6年10月から令和7年9月までを、評価期間としていますが、公共交通計画では4月から翌年3月までを評価期間としているため、評価期間にずれが生じています。評価項目自体は同じですので、後ほど、あわせてご確認いただければと思います。

続いて、協議事項2「令和7年度補正予算案について」ご説明いたします。資料3をご覧ください。このたびの補正につきましては、これまで説明させていただきましたフィーダー補助金に関するものでございます。

まず、歳入についてです。「2 補助金」につきましては、当初予算額「0円」に対して、フィーダー補助金の2,003千円を計上し、補正後の金額が2,003千円となります。その結果、歳入合計が当初予算額304千円に対して、補正後の金額が2,307千円となります。

次に、歳出についてです。「2 事業費」につきましては、当初予算額「0円」に対して、フィーダー補助金の2,003千円を計上し、補正後の金額が2,003千円となります。この補助金は、国から当協議会に交付されるものを、フィーダー補助の対象路線「ゆらのすけ東西ルート」の運行主体である赤穂市へ支出するものです。その結果、歳出合計につきましても、当初予算額304千円に対して、補正後の金額が2,307千円となります。

以上で、協議事項「(1) 地域公共交通確保維持改善事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について」、協議事項「(2) 令和7年度補正予算(案)」についての説明を終わります。よろしくお願いたします。

議長

ありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等はございませんか。

委員

資料2、モビリティ・マネジメントで参加人数が令和6年度は97人ですが、具体的にはどういった形の取組をされているか教えていただきたいです。

事務局

97人につきましては、昨年度、赤穂市の坂越幼稚園、坂越保育所を対象に、バスの乗り方教室を実施しました。幼少期からバスを利用してもらうとともに、公共交通の大切さを理解してもらうことを目的に、バスの乗り方教室を実施したものになっております。

委員

地域の沿線の方にバスをさらに利用してくださいという促進などの働きかけではなく、若齢者への早めの働きかけをするという取組を重視されているのですね。

事務局

この97人については、坂越幼稚園、坂越保育所を対象に実施したバスの乗り方教室になっていますが、今年度では、例えば、地域ケア会議という福祉関係者が集まる場で、バスの現状や、公共交通の大切さ、みんなで支え合おうといった利用啓発などについて、説明する場を設けていただき、公共交通の利用促進を図っております。

委員 分かりました。ありがとうございました。

委員 5ページの「自己評価から得られた課題と対応方針」のうち、課題への対応方針で、「あわせて医療・福祉・教育など、他分野との連携を強化することで、持続可能な公共交通の確保をめざす」と漠然としていますが、具体的に何か考えておれることはありますか。

事務局 例えば、資料1の3ページを見ていただきますと、非補助事業の中で、「高齢者バス運賃助成事業」というものがございます。

こちらにつきましては、赤穂市に住民登録がある75歳以上の高齢者の方を対象に、バスの運賃を助成する、交付するというものになりますが、この事業の目的としましては、バスに乗っていただくということだけではなくて、バスに乗りやすくすることで、外出を促してフレイル予防を働きかけるというところもございます。こういった取組を福祉とも連携しながら実施しているところでございます。

事務局 補足させていただきますと、教育の分野に関しましても、課外授業ですとか、各施設見学等に、公共交通を使って見学に行っていただくとか、そういう形の取組をさらに進めまして、関係機関での共通理解といいますか、公共交通の利用促進に向けた取組を進めていきたいと考えています。

委員 そういったことを継続的にやっていくということですね。分かりました。

もう1点、資料2の公共交通計画における評価指標のゆらのすけ収支率です。

令和4年度が8.5%、令和6年度が8%に下がっていますが、これは普通に考えれば、運賃を200円に値上げしているにもかかわらず、収支率が悪くなったということは、利用者が減ったのか、それとも、結構ドル箱だったところの370円を200円に下げたからこういう形になったのか、その辺を教えてくださいませんか。

事務局 資料2につきましては、令和6年度の評価とさせていただきますと、そのうち「ゆらのすけ」の収支率につきましては、評価対象期間が、令和5年10月1日から令和6年9月30日となっております。「ゆらのすけ」の運賃を改定したのは、令和6年10月からとなっておりますので、資料2の評価は運賃改定前の数字となっております。

資料1の4ページにも「ゆらのすけ」の収支率を記載していますが、こちらは令和7年度としまして、令和6年10月1日から令和7年9月30日となり、運賃改定後の期間となります。その期間の収支率は12.5%ですので、運賃改定にともない、8.0%から12.5%に増加したことになります。

委員 ということは、利用者数はどうなるのですか。

事務局           利用者も増加しております。利用者も増加して、運賃改定に伴う収入もアップしているという状況でございます。

委員             利用者が増えたということは、路線を変えたりしたので、非常に利便性が向上しているというとですね。普通に言えば料金が上がり、倍になったわけですから、非常に影響大かなと思っていましたが、そうではないということになるのですね。

                  そしたら、その増えた理由というのは何か具体的にこちらで掴んでいることはありますか。

事務局           増えた理由は、先ほど申し上げた通り、利用者がアップしたことと、運賃改定による運賃収入増などです。一方で、バスの運行経費も、やはり人件費や諸物価の高騰に伴い、上昇しています。

                  収支率の伸びはわずかに見えるかもしれませんが、前年度から上昇しているということになります。

委員             分かりました。そういったことで利用者が増えているということは非常にいいことなので、取り組んだ成果が出ていると思います。

                  下の「昨年までの二次評価の活用・対応状況について」は、「初年度のため該当なし」とありますが、これは別に1年目からでも、いろいろなものをやっていけばいいわけで、いま言われた具体的な対応など、いろいろとやってくれていることを、書かれたらいいと思います。

                  初年度は該当なしと書かれていたら、何もしてないのだなあということになるかと思うので。皆さん一生懸命努力されて、利用者が増えているということであれば、それなりに苦労した点や、良かった点に触れられたらいいんじゃないかと思うので、よろしくお願いします。

事務局           ありがとうございます。これまでの経緯の中での評価に対して、「初年度のため該当なし」というところについてですが、この評価につきましては、国のフィーダー補助の評価様式に基づいております。

                  今回の評価につきましては、この後、近畿運輸局に提出するようになっております。近畿運輸局に提出させていただきまして、そこで、2次評価をしていただくという流れになります。

                  今回の計画につきましては、初年度のため、昨年の2次評価はありませんが、来年度以降からは国の2次評価を踏まえた活用状況であったり、アピールポイントというものを記載できるようになっております。

委員             そういうことは説明がなければこうなりますので、その辺、もう少し分かりやすい形にさせていただきたいと思います。事務局の方は分かっていますが、私たち素人が見たら、

何も分からないということになりますので。

先ほどの説明時、書いてあること全てをただ単に読まれても意味がないと思うので、ポイントすべきところをもう少し要約して、何もないところは説明を入れたりしていただくと、我々としては分かりやすいです。ありがとうございます。

委員

補足でございます。この評価を受ける国の兵庫陸運部です。私どもの指定様式ということで非常に分かりにくい資料となっており、申し訳ございません。

一昨年の6月に協議をさせていただいた振り返りが今の場だということになります。一昨年初めてこういう補助を使いましょう、という議論をさせていただいたという振り返りの場がこの場なので、今日の時点では前回、特にどうだったというのがなかったため、こういう書き方になってしまうということです。

もう既に令和8年度事業がスタートしているわけなんですけれども、次回、来年のちょうど今ぐらいの時期に行われるこの会議ではここに書いていただくということになります。当然そのためには、既に始まっている令和8年度のやっている内容、これは今日の後半、評価反省を踏まえて来年度取り組んできたかというのがここに書かれるということです。非常に分かりにくい書式で申し訳ございませんが、そういうものだとお考えいただければ。

ただ何もなしでよかったのか、ということでは決してなく、委員さんがおっしゃる通りそれはそれで、市としてどういうふうに取り組んできたのかというのは、ぜひこういう協議の場でおっしゃっていただければと思います。

私の方から1点お願いがございます。私どもの方に提出していただいた後、本筋に関わらない軽微な修正については、私ども事務局に一任していただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

委員

兵庫県のバス協会でございます。ご説明いただいた資料1の後ろから2枚目に、事業評価のページが横長でございます。④のところではAになってございまして、⑤のところではそれぞれA、A、Bとなっております。

先ほどの陸運部さんからのお話もあったように、それなりの努力をされてきているという状況の中で、このBというのは自己評価なんですけれども、このBというのが、その努力されてきたことに見合っているのかなみみたいな。

どこかで説明する場があれば、Aという形でもいいんじゃないですか、みみたいな話もあるのかなとも思いますが、そのあたりはどこかでそういうお話しをする場があるのでしょうか。

事務局

このB評価につきましては、達成状況の評価がABCの3段階となっております、Aは目標に対して達成できた、Bは一部達成した、Cは達成できなかったという3段階の事業評価になっていたかと思えます。

そういったことから、この「ゆらのすけ」の収支率につきましては25%に達していなかったため、事業を適切に実施はしましたが、目標値に達成しなかったということか

らB評価となっております。

委員 分かりました。

議長 他にございませんか。

ないようですので、(1) 地域公共交通確保維持改善事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について、(2) 令和7年度補正予算(案)について承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

(異議なし)

それでは、異議なしということですので、(1) 地域公共交通確保維持改善事業及び赤穂市地域公共交通計画に関する事業評価について、及び(2) 令和7年度補正予算(案)について承認することといたします。

議長 次に、協議事項(3) 路線バスの一部ルート変更について、ウイング神姫さんよりご説明をお願いします。

委員 ウイング神姫です。

従来から要望がありました、御崎と坂越地区を結ぶ路線に関して、小島線は、今現在、駅から小島の路線を一部御崎経由にすることによって、対応できるという判断のもと、4月1日から土日祝日だけですが運行する予定です。

最後に配りました時刻表の通りです。そちらに時刻を明記しておりますので、参考にしてください。なお、まだ若干の時刻の変更がございますので、最終はホームページ等でご確認いただければと思います。

議長 ただ今のご説明に関して、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

委員 1点確認です。兵庫陸運部でございます。ルート変更ということですが、停留所は新設はしないということでよろしいんですか。

委員 停留所の新設はございません。資料4の次のページに、一部、新免がありますので、そこだけです。

委員 ルート変更の理由は、観光需要を踏まえ、回り方を変えるという意味合いでしょうか。

委員 そうです。今まで御崎と坂越を結ぶ路線がなかったんです。播州赤穂駅と坂越駅を結ぶ路線と、赤穂駅と御崎を結ぶ路線はありますが、御崎と坂越を結ぶ路線がなかったものですから。

ですので、坂越の路線の方を御崎経由にすることによって足が確保できるということです。

委員 はい、ありがとうございました。

議長 他にございませんか。

委員 ちょっと分かりにくいです。2路線が1路線になるのですか。

委員 今現在の路線としては、播州赤穂駅と小島を結ぶ路線に関しては、播州赤穂駅を出て市民病院、赤穂高校、さつき町を経由して、明神木の北を通過して、小島へ行っております。この路線を御崎経由にすることによって、御崎と小島を結ぶ路線になり足の確保ができるということです。

委員 土日祝ではない時はどうなりますか。

委員 現状、弊社の乗務員や車両数で、平日の対応は無理なので、土日祝だけになります。

委員 平日はどうですか。

委員 平日は、御崎経由ではなく、駅と小島を結んでいる現状のルートと変わりなしです。

委員 尾崎に行くルートはありますか。

委員 あります。

委員 それはどうですか。

委員 それも平日は同じですね。駅と御崎線に関しては、土日祝も当然現行のルートは変わらず運行します。播州赤穂駅と小島の路線に関して、御崎経由になるという変更です。

委員 御崎に行くバスが増えるということですか。

委員 土日祝に関しては坂越方面の小島行きの方を御崎経由にしますので、その分が増えます。ですので、御崎と駅からだけを見れば、往路が2本、復路が3本の増になります。

委員 赤穂駅に電車が着くと同時にバスが出ます。それは2本一緒にですか。

委員 今、小島線に関しては、接続はしておりません。

基本的に、播州赤穂駅を出る分に関しては、御崎線を中心に設定しておりますので、現状もそうですけども小島のルートに関しては、駅で少し待つような形で発車する時間を取っております。

委員 従来、土日祝では、駅から小島へストレートに行けていたわけですね。御崎を経由することになると時間がちょっとかかるわけで、一般の人については不便になるわけですね。

委員 小島線というのが、市民病院と坂越地区を結ぶ路線なので、土日祝に関しては少ない状況でしたので、そこはそんなに影響はないかなとは思っております。

委員 それは、自分たちの考えではなく、住民に説明してこういうことがされたわけですね。

委員 どちらかという、観光客を取り込むための施策です。

委員 私は、住民ありきでまず説明されて、でも地域が潤うのでこういう観光も大事なんだと。ある程度観光ありきでいいですが、利用する方が少ないかもわかりませんが、地域住民に対して、時間がかかるということを、地域の自治会なりで協議してほしいと思うのです。

委員 そういう説明の場がこの場だと考えていますが、どうでしょうか。あと土日祝のこの路線に関しては正直、乗られていないです。

ですので、当然地域住民のためと、国交省が言われている観光客も取り込むという視点から、こういう施策をとる方向です。

委員 この場でそういうことをやりますよと、書いてあったら理解できるわけですよ。こういう変更で、こういうふうには地域住民に説明しておきますよ、という形を入れてくれたら、今度はこういうことやってくれるのだと思います。

しかし、誰も言わなければ、地域住民に何の説明もなしに、乗る方が少ないからとなってしまうので。この場で言われたからするのではなく、自分達でこういうことも大事だということで、報告を入れてもらうのが必要だと思います。

とても手が込むものだったら仕方ないですが。ここの文章に一筆入れて、地域の人に説明するという形がいいと思います。どうぞよろしくお願いします。

議長 他にございませんか。

ないようですので、路線バスの一部ルート変更について承認することとしたいと思います。ご異議ございませんか。

(異議なし)

それでは、路線バスの一部ルート変更について承認することといたします。

次に、協議事項(4)市内循環バス「ゆらのすけ」の一部ルート変更等について、事務局より説明をお願いします。

事務局

協議事項(4)市内循環バス「ゆらのすけ」の一部ルート変更等について、ご説明いたします。資料5をお願いします。

協議事項は2点ありまして、一つ目が「高野ルートの一部ルート変更」、二つ目が「南北ルートBの停留所の新設について」です。

まず、高野ルートの一部ルート変更についてご説明します。次のページをお願いします。

高野ルートでは、朝の便において、高野第二停留所から坂越駅停留所までの区間で、渋滞の影響により定時性が低下している状況があります。このため、運行ルートの見直しについて協議するものです。

現在のルートは、地図に青い線で示しているとおり、高野第二停留所から坂越橋を経由して坂越駅停留所に向かっていますが、今回のルート改正では、坂越橋経由ではなく、赤い線で示しているとおり、坂越大橋を経由するルートへ変更します。これにより渋滞の影響を回避し、定時性の確保を目指します。

次に、南北ルートBの停留所の新設についてご説明します。次のページをお願いします。

現在、南北ルートBの停留所「はりま台」は、傾斜のある場所に位置していることから、高齢者など一部の利用者にとって、坂道を上るのが負担となっている状況です。このため、坂道を下りた付近に停留所を新設してほしいと、自治会からの要望がありました。

そこで、運行への影響がないことを確認した上で、現行の運行ルート上に新たに停留所「はりま台北」を設置し、利用者の利便性向上を図りたいと考えています。

説明は以上となります。

議長

ただいまの説明に関して、ご質問、ご意見等はございませんか。

委員

「はりま台北」ですが、従来、停留所は南の端にあったんですね。

事務局

下側の地図を見ていただければと思いますが、「はりま台」という停留所がございませぬ。そこは、少し傾斜のある場所、坂道を上ったところにありまして、坂道を下ったところから乗る方にとっては、その坂道を数百メートル登るのが負担になっていると自治会からの要望がございましたので、ルートを延ばすとか迂回するというわけではなく、あくまでも経路上に新しく設置するという形になっております。

委員 同じ方向に、下にも作るということですね。

事務局 ご認識の通りです。

委員 分かりました。

議長 他にございませんか。

委員 兵庫陸運部でございます。2点確認させていただきます。

「ゆらのすけ」の高野ルート路線の延長というか、どちらかというところ、これ路線の付け替えですか、走るルートを全部付け替えるということですか。

事務局 こちらの件につきましては、朝の便のみです。

委員 朝だけですか。

事務局 はい。朝だけです。渋滞で定時性が低下しているというところがありますので、朝の便だけになります。

委員 この区間内に「ゆらのすけ」の停留所はありましたか。

事務局 この区間内にはありません。

委員 はい。分かりました。もう一つ。新設の「はりま台北」停留所ですが、新設したところから交差点までは、どれくらい離れていますか。

委員 警察とも協議して、10mから15m以上離れております。

委員 地図上で見ると割と至近距離に見えたので。ありがとうございます。

事務局 補足させていただきます。当初、交差点近くで、より坂道を下りきったところに、停留所ができないかという話がまずありました。いろいろ協議をさせていただく中で、やはりウイング神姫さんの方から、交差点は非常に危険だということで、そこを外した形で、今回設定をさせていただいております。

議長 他にございませんか。

ないようですので、市内循環バス「ゆらのすけ」の一部ルート途変更等について、承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

(異議なし)

それでは、市内循環バス「ゆらのすけ」の一部ルート変更について、承認することといたします。

次に協議事項(5)圏域バス「ていじゅうろう」の停留所名称変更について、事務局より説明をお願いします。

事務局

協議事項(5)圏域バス「ていじゅうろう」の停留所名称変更について、ご説明いたします。資料6をお願いします。

協議事項は、「ていじゅうろう上郡ルート」にある停留所「南野中」の名称変更についてです。次のページをお願いします。

現在、「ていじゅうろう上郡ルート」と「ゆらのすけ高野ルート」には、同じ名称の停留所「南野中」がありますが、設置場所はそれぞれ異なっていることから、利用者にとって分かりにくい状況となっています。

そこで、利用者の混乱を防ぐ観点から、「ていじゅうろう上郡ルート」の停留所「南野中」について、位置が判別しやすい「国道南野中」へ名称を変更するものです。

説明は以上となります。

議長

ただいまの説明に対して、ご意見、ご質問などはございませんか。

ないようですので、圏域バス「ていじゅうろう」の停留所名称変更について、承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

(異議なし)

では、圏域バス「ていじゅうろう」の停留所名称変更について、承認することといたします。

次に、協議事項(6)デマンドタクシー「うね・のり愛号」乗降場所追加について、事務局より説明をお願いします。

事務局

協議事項(6)デマンドタクシー「うね・のり愛号」の乗降場所の追加について、ご説明いたします。

現在、有年地区を運行するデマンドタクシー「うね・のり愛号」では、8つの乗降場所が指定されていますが、このたび利用者から「特別養護老人ホーム千種の苑」、「ファミリーマート赤穂ちくさ川店」、「ローソン赤穂西有年店」を新たに乗降場所として追加してほしいとの要望がありました。

そこで、利用者の利便性向上を目的として、これら3か所を新たな乗降場所として追

加することについて、協議をお願いするものです。

なお、次のページには、参考として、デマンドタクシー「うね・のり愛号」の運行仕様書も付けておりますので、あわせてご確認ください。

説明は以上です。

議長 ただいまの説明に関して、ご意見、ご質問等はございませんか。

委員 追加するのはいいと思いますが、この際、例えば、有年地域内であれば、改めて乗降場所を指定しなくてもいいのではないかと思います。自由に家に来てもらって、地域内の行きたいところに行く。要望しなければ増えないというのではなく、交通手段が何も無い、そういう所であえてやっているのだから、地域内であれば、どこでも行けるようにしたらいいと思います。それが無理であるならば、自治会館をどんどん増やして、地域交流的なものも増やしていただいたくのはどうかと思います。

事務局 ありがとうございます。非常に貴重なご意見としてお受けしたいと思います。

今回、乗降場所を8か所から11か所に、3か所増やすという内容につきましては、自治会からのご要望に応じて設置をさせていただいております。

より利便性の高いデマンドタクシーという意味で、今、委員が言われましたご意見もあろうかと思いますが、引き続き、デマンドタクシーについては、乗降場所が使いやすい場所になるように、取り組んでまいりたいと考えてございます。

委員 自由には出来ないのですか。法律とかで。

委員 はい、補足します。兵庫陸運部です。やり方によりますという言葉になってしまいます。今、許可のとり方はこのエリア内であれば基本的にはフリーではあります。しかし、何でもかんでも個人が行きたいところ、行きたいところってすると、本当にタクシーになってしまいます。

実はこれ、タクシーとついでにありますが、バスの変形型なんです。いろいろな人に実は乗り合ってほしいということから、ポイントを絞ってそこに人が集まってほしいという、そういう趣旨でスタートしています。

これを自由に乗っていいですよ、一人ひとりが行きたいところ行きたいところってしてしまうと、少ない車でそれが受けられなくなってしまうので、それである程度ここへ集まってくださいと。

その上で、似たような方向に行く人に一緒に乗っていただいて、効率を上げましょうという、そういうふうなやり方だと思います。今、法律で出来ないのかというのは、やろうと思えばできるかもしれませんが、それを数少ない車両でなるべく効率よく動かそうと思うと、現状のようになります。

そういう観点があるので、こういうポイントを設定して、似たような時間に乗りたい人が出てきたら、ぜひ乗り合って移動しましょうという趣旨だと思っています。

委員 理想論的な形ですね。現実には一人で買い物に行って帰ってくるわけですから。

委員 はい、そうですね。

委員 分かります。利用者には、高齢者大学のため一緒に乗り合って公民館に来られていますが、その人達はやっぱり一緒に帰っています。そこでもう1人追加してもいいよと言えば、乗れるわけですね。

委員 そうですね。

委員 分かりました。同じ方向で、今日はたまたま雨が降ってきたから、自転車で来たけど、帰りは同じ方向なので、ちょっと遠くなるけれども一緒に乗せてあげてね、とか。

委員 そうですね、当然、利用者の方は、事前登録していただく必要はありますが、やろうと思ったらできます。

委員 高齢者大学の学生は、全員登録してくださいよと。行きは家族などに乗せてきてもらったけど、帰りは自分で帰らないといけないという場合、そんな時は登録さえしていたら、一緒にちょっと乗せてあげてもよろしいですか。

委員 はい。登録して、みんなでここからここへ帰りたいんだと。乗り合えるんだったら、それはいけるだろうと思います。そこは市役所さんに今の具体的な運用を確認してください。

事務局 のり愛号につきましては、まず予約制であるため予約が必要です。あとは、先ほど委員もおっしゃったとおり、事前登録が必要です。そういった前提条件を満たしている場合は、乗り合いタクシーですので、乗り合っていただくことは可能となっております。

委員 タクシーの方に確認ですけど、乗車人数が増えて、別の場所に行くとなる場合、それは断られないですか。次の時間があるから、急いでいるから、ちょっと遠いところには行けないとか。どうなんでしょうか。

委員 登録されていたら、大丈夫ですよ。そんなに人が乗っていない時ですね。

委員 そうです。はい、分かりました。それは高齢者大学でもよく言っておきます。登録だけまずしてくださいと。大学でたまに帰りだけ迎えを待っている方もいるので。そういうふうに言っていたら、件数は少ないかもしれませんが、登録も増えてくると思います。ありがとうございます。

議長 他にございませんか。

委員 今までの続きですが、あまり詳しくないのですが、一番最後のページの運行仕様書を見ていると、予約のところには、完全予約制で、利用前日の午後6時までに予約するか、当日の10時まで予約するか、いろいろ書いてございますので、いつでもという話になってくると、この辺りの仕様書の変更も考えていかなきゃならんという話になりますね。

例えば、降車場所も伝えなければならないということであれば、突発的に入ってこられた方が、違う場所を申し出られた場合、本来の場所に、決まった時間に着けないとか、そんなこともあり得るんじゃないかなと思うので、こういった仕様書の作り替えであるとかそういったことを予防することを考えていかないといけないのかなと思ったところですよ。

事務局 はい。ありがとうございます。先ほど、委員さんがおっしゃったのは、事前に予約があった上で、追加といいますか、その便に便乗する方がいらっしゃった場合っていうことですよね。

委員 ただし、行くところが増えると思うんですよ。今も言いましたが、同じところに行くというのは少ないわけですね。できたらそっちまで行ってほしいという場合は行けないのか、行けるのか。そういうことを仕様書に書く必要があれば書いてほしい。

事務局 そうですね、先ほど、御崎タクシー様がおっしゃっていただきましたけど、もしタクシー会社さんの方で、余裕があるようであれば、運用の中でカバーするという形で、対応していただければと思います。必要に応じてタクシー業者さんとも協議させていただきたいと思っております。

委員 少し工夫をすれば、ということやね。分かりました。そういったことも可能だということさえ教えていただいたら、登録は増えてくると思います。やっぱり乗ってみないとデマンドの良さは分かりません。いかに人を乗せるかということで、いろんな形でまず初めに乗っていただくのが大切です。

聞きたいのですが、今、年間どのぐらいいらっしゃいますか。

事務局 令和4年、計画を策定した現状値としては、うね・のり愛号の利用者数は371人。対しまして、令和5年度は384人まで増えていますが、令和6年度は少し落ち込みまして345人という形で、横ばいを推移しております。

委員 それはあくまで延べ人数ですね。実人数として増えているのかどうかです。いろんな人が乗って増えているのか、同じ人が乗って増えているのか。それによって

認知度も違うし、もっともっと乗りたいなっていう人が増えてこないんですよね。

人数はそんなに増えてないけども、実人数として増えている、新しい人が登録し、いろんな人が増えているということだったら、理想的に増えていきます。実際のところ、登録したけど全然使っていない人は何人いるか、多分データ見たらわかると思います。そういうことも調べていただきたいです。登録が増えたけど実際使っている人は同じ人ばかりだと。それだったらとてもじゃないけども、その先、進んでいかないと思います。いろいろと言いますが、そういうところをお願いしたいなと思います。

事務局

はい。ありがとうございます。先ほどは、延べ人数を紹介させていただきました。我々も延べ人数だけを見るのではなく、実人数を増やしたいという思いもありますので、これまで高齢者大学でデマンドタクシーであったり、バスの説明をさせていただいたり、また自治会のほうでも、昨年では、はりま台で、デマンドタクシーの説明をさせていただき、近所の方や、近くの施設の方に利用方法を案内させていただいております。これからもそういった取組を通じて、実人数を増やしていきたいと考えております。

委員

乗っている人がいかに良かったよと言うかどうかなんですよ。本当に私自身は「うね・のり愛号」を何とか増やしたいと思います。ちょっと変えれば、実はいろんな方法があって便利になるよ、というようなことがあれば、積極的にどんどんやっていただきたいなと思っています。お願いします。

委員

こういう機会ですのでちょっとお話だけさせていただきます。

当初、デマンドタクシーができたときは、幹線の「ゆらのすけ」をメインとして、宮前のバス停のところへ繋ぐ。私、ここで言った言葉を覚えているんですけども、要は、毛細血管の部分はタクシーでやらせていただく。で、バスに繋いでいくというのが、当初、できたときのお話でした。

そしたら、乗降場所がここにも出来た、ここにも出来たというふうに、枝葉が分かれて、今こういう状態になっています。結局のところ、利便性っていうのは、先ほどから言われているみたいに、すごく悪いです。

ずっと私、事務局とかにも言っていますが、このシステム自体が良いのかということもすごく疑問に思っています。有年地区の方は、タクシーがない、利便性が悪い。

例えば、赤穂市内、市街地の方でしたら、タクシーがあります。例えば1,000円、1,500円を支払って利用されている。例えば、有年駅から宮前まで1,500円として、1,500円を支払われて、移動されるのが、それが普通。タクシーです。今そこを300円で行かれるっていうのは、不便ですが、すごくメリットがあるということです。でも本当からいったら、1,500円をお支払いになられて普通にタクシーがあるのが一番良いついてというのが本当の姿だと思います。

ですから、これ多分、赤穂だけの問題じゃないと思うんですよね。これ、全国で、今すごく問題になってきていることだと思います。

私の神崎町の知り合いのところなんかでも、すごく不便になっている。携帯電話で例

えると、圏外みたいなどころがあるわけですね。そういったところを、エリアにしていくというのが、こういう施策だと思いますが、今この赤穂のデマンドタクシーというのは、私がさっき言ったみたいに、毛細血管の部分を、やっぱりバスとタクシーで役割分担するっていうのは多分、他のところよりは一步進んでいるのかなあと私自身は思っています。でも、それを参考にされるとこもあるんだとは思いますが、まだまだ活用されているっていうことが少ないと思います。

ですから、担当の部署の方には大変申し訳ないんですけども、もう一度ゼロベースで何か考えていただきたい。私、実際、神戸の近畿運輸局の方とお話をしたことがあるんですが、実際、先ほど言われたみたいに、バスの延長線上にあるということで、補助金が出てくるっていうのがあります。ですが、一般のタクシーとしての利用と、それから例えば、福祉や医療、教育とか、分かれてくると、出てくる担当部署が違うんですね。そういったところでどうしても壁があって、打破できないんですよ。

ですから、そういうのも含めてゼロベースで変えるぐらいのことをしないと、問題を解決することができないと思います。

例えば他の地区でやってるから、こんなことをしましょうではなくて、何か赤穂から発信できるようなことがあれば、良いんじゃないかな。有年の方たちが、もっと有効に、簡単に手軽に使えるようなシステム、何か作り変えることができればもっといいと思います。骨を折っていただくことにはなるとは思うんですけども、お願いしたいです。

議長 他にございませんか。

ないようですので、デマンドタクシー「うね・のり愛号」乗降場所の追加について承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

(異議なし)

それでは、デマンドタクシー「うね・のり愛号」乗降場所の追加について、承認することといたします。

議長 以上で本日予定しておりました協議事項は終わりました。

次に次第4の「その他」ですが、事務局から何かありますか。

事務局 現在、ウイング神姫さんと調整中のため協議事項には、お諮りできませんでしたが、「路線バス」と「ゆらのすけ」につきましては、運行時刻の定時性を確保するため、数分程度の軽微な時刻変更を予定しております。変更内容の詳細につきましては、3月に広報等で周知したいと考えております。

また、本日まで協議いただいた「路線バス」や「デマンドタクシー」等の変更内容とあわせて、総合時刻表の改定を3月下旬に予定しております。

改定後の総合時刻表は、公民館や市民病院などの公共施設に配架いたしますので、あわせてご確認いただきますようお願いいたします。

議長

ありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございませんか。

委員

先ほどのデマンドにかかっていますが、千種ハイランドの一部の方が、僕のところに来られます。坂が多くて年配になると非常に不便だと。「ゆらのすけ」の停留所は3か所ありますが、千種ハイランドにも「デマンドタクシー」をどうにかできないかと相談されています。しかし、今のところなかなか難しいということです。

千種ハイランドができた時に、ああいう地形なので将来的には非常に苦勞すると、住民も少しは分かっていたのではないかと思います。アプローチを議員さんにもしていますが、今のところは難しいと言う形で、前に進んでいません。

先ほど言われたように、改めて聞いたらこれはバスだ、デマンドタクシーと言ってもバスだという形になると、なかなか難しいんですけども、はりま台でも停留所が1か所増えたのだから、例えば、千種ハイランドにも停留所をもう少し増やしてあげるとか、これは無理だけでも、こういった形にしたら利便性が増えてくるんじゃないかということを考えていただきたい。また、その中で有年のデマンドにもいいアイデアが出るかもわかりません。

他にもあちこち高齢化して、ものすごく山の中で大変なところも赤穂でもあるわけです。意見があれば、何か答えていただけたらと思います。僕自身、どうしたらいいか分かりませんが、一生懸命やられている方に対して、全く前進められずに、申し訳ないと思っています。

市の方もそういうことを聞かれていると思いますが、住んでいる方のために、いいアイデアがないか、これは無理だがこういった面から少しずつ変えていったらどうかということ、市民のために少しでもやっていただけたら非常にありがたいです。以上です。

事務局

ありがとうございます。千種ハイランドのお話は、これまでも、この協議会等でお話いただいている経緯は存じ上げているところでございます。それを受けて千種ハイランドで何かできないかという話の中で、令和6年4月から、千種ハイランドに停留所を1か所追加するなどの対応もとっております。

デマンドタクシーの導入という点では、なかなか意に沿わない部分があるかと思いますが、できる限りのことは今後もやっていきたいと思っています。こうした市の取組もご理解いただきたいと思っています。

委員

いろいろあると思います。すべて聞けないのもよく分かりますが、あれだけ一生懸命やっていますので、よろしくお願いします。

議長

ありがとうございます。他にございませんか。

ないようでしたら、これ、JR西日本さんから、赤穂線の現状についてご説明をいただくこととなっております。

委員

JR西日本です。先ほど協議事項(1)のところで事業評価という話がありましたが、輸送密度2,000人/日未満の線区経営状況に関する情報開示についてです。昨年10月、これは2022年度以降、毎年開示しているものですが、2,000人未満の線区を対象に、地域の皆様へ各線区の現状と課題を提示することを目的に、経営状況の開示を行っているということでもあります。

裏に別紙と書いてありますが、弊社管内の、昨年度、2024年度の2,000人/日未満の線区の経営状況であります。ちょうど表の中ほどになりますけれども、今回から赤穂線の先ほど出ました播州赤穂から長船間が追加になっております。

従来から2,000人を切っていましたが、コロナが明けて、いわゆる5類に移行して、2024年度から1年間を通して5類に位置づけられたということで、今年度から開示しております。

右から2列目、平均通過人員という欄の2024年度のところに1,687という数字が入っているかと思えます。この表は何を表しているかといいますと、ちょうど中ほどに、2022~2024年度平均と書いていますけれども、(A)(B)とありまして、線区の運輸収入、線区の営業費用であります。率直に申し上げますと、この間、2億円の売り上げがございますけれども、経費が12.6億円かかっているという線区です。こういった経営状況について、情報開示をさせていただいているということでございます。

今日こういった公共交通についての協議会ということですので、情報提供として、開示している情報のご紹介です。私からは以上です。

議長

ありがとうございます。ただいまの報告に関しまして、ご質問等ございますでしょうか。

ご質問等がないようですので、その他の委員さんから何かございますでしょうか。

(意見なし)

ないようですので、本日はお忙しい中、ご出席いただき、ありがとうございました。今後とも、地域の公共交通の維持・確保に向け、ご理解とご協力を賜りますようお願いを申し上げます。

これもちまして、本日の会議は終了させていただきます。

お疲れさまでした。ありがとうございました。