

令和８年度 第１回新城市地域公共交通会議 会議録

１ 開催日時

令和８年６月２４日(水) 午前１０時１５分から

２ 開催場所

新城市役所４階 ４－２，４－３会議室

３ 委員（２２名中１９名出席）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	下江 洋行	会長
名古屋大学大学院環境学研究科 付属持続的共発展教育研究センター教授	加藤 博和	副会長
公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林 裕之	代理 業務課長 徳田裕二
豊鉄バス株式会社常務取締役	今川 孝英	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	鈴木 英司	
東栄タクシー有限会社代表取締役	原田 拓巳	
東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部 管理部企画課 課長代理	井上 雅隆	欠席
ジェイアールバス関東(株)	吉川 央紀	
新城市社会福祉協議会 会長	森田 尚登	欠席
山吉田ふれあい交通運営協議会 会長	肥田 芳博	代理 生田洋人
千郷地域の足の確保検討委員会 委員長	浅井 泰博	(監事)
八名地域の交通を考える会 会長	加藤久美子	座長
山吉田地域の交通を考える会 会長	石野 里美	
東郷地域自治区の足を考える会	市村 照代	
作手地区代表	齋藤 純子	(監事)
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	原田光一郎	
豊橋鉄道労働組合中央副執行委員長	河合 公紀	欠席
愛知県都市整備局交通対策課 担当課長	高臣 綾子	代理 藤原太陽
愛知県新城警察署交通 課長	坂本 雅俊	
愛知県新城設楽建設事務所 維持管理課長	沼野 朝之	欠席
愛知県東三河総局新城設楽振興事務所長	長谷川勝春	代理 山村振興課長 上杉勉
一般社団法人新城市観光協会 事務局長	横山 和典	

4 会議次第

別紙次第のとおり

5 会議の結果

会長および副会長（Web 出席）より、本会議開催にあたり挨拶が行われた。

協議事項 1 令和 7 年度地域公共交通会議決算及び令和 8 年度予算について

（事務局説明）

S バスのちさと線、塩瀬線、鳳来寺山もつくる新城線、つくであしがる線、海老連谷線の 5 路線は、国の補助金（フィーダー補助）を受けている。法改正に伴い、令和 6 年度事業からは当会議が申請の主体となった。補助金は一度当会議の口座に入金されたのち、全額市に支出（繰り入れ）されるため通帳の変動はないが、出し入れが生じるため審議を諮るものである。

令和 7 年度の歳入歳出決算額はともに 19,896,770 円（差引残額 0 円）。令和 8 年 6 月 17 日に浅井・齋藤両監事による監査を受け、「適正に処理されている」との監査意見をいただいている。令和 8 年度予算（案）についても前年度と同様の規模を見込み、歳入歳出ともに総額 19,897,000 円（国庫補助金 19,896,000 円、市からの振込手数料分諸収入 1,000 円）として調製した。

（主な意見・質疑応答）

特になし

（協議結果）

全員一致で承認された。

協議事項 2 令和 9 年度地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）について

（事務局説明）

令和 8 年 10 月から令和 9 年 9 月までの令和 9 年度において、補助金を活用し維持しようとする支線（フィーダー系統 5 路線）の事業計画概要である。国への申請前に承認をいただくもの。

まず、令和 7 年度の二次評価結果として、50 円バスやオリジナルツアー、東三河 MaaS など広域連携での利用促進や、きめ細かな S バス見直しの継続が国から高く評価された旨を報告。それを踏まえた令和 9 年度計画は前年度から大きな変更点はない。市域の 84%を山間部が占め高齢化が進行する中、生活交通の核となる田口新城線や JR 飯田線などの幹線

にＳバスを接続させ、日常生活に不可欠な移動手段を維持する。目標値は計画に基づきコロナ前の令和元年度水準の維持を目指す。海老連谷線については田口新城線への乗り継ぎ利用者数を指標とする。目標達成のための事業として、今年度、国の補助金を活用して道の駅もつくる新城にバス待合所を整備する計画があるため、主要拠点整備として「もつくる新城」を追加した。

（主な意見）

副会長：田口新城線と海老連谷線との乗り換え案内がバス車内や滝上バス停案内板にな
いので、対応していただきたい。

事務局：豊鉄バスと調整しすぐ進めさせていただく。また、追加配布した「東三河夏休み
フォトラリー」のチラシでは、新城市から四谷の千枚田を載せており、田口新城
線から海老連谷線への乗り継ぎ案内も少し入っている。こうした機会をきっか
けに広域的なPRに繋げていきたい。

委 員：新城市の人口集中地区以外が35,609人とある。差し引きすると約6,000人が人
口集中地区に該当すると想像するが、具体的にどこを指すのか。

事務局：基本的には新城地域自治区内の一部（中心市街地エリア）が人口集中地区の範囲
となる。

副会長：人口集中地区とは、国勢調査の結果を踏まえ国が指定する地区のこと。令和7年
に実施したが、結果が出るのが半年くらいかかる。もしかすると結果次第で範囲
が小さくなる可能性もある。

（協議結果）

全員一致で承認された。

協議事項3 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の更新について

（事務局説明）

過疎地域住民の足を確保する登録制度であり、市内では鳳来地区6路線、作手地区2路線
の計8路線が登録されている。現在の登録期間が令和8年9月30日で満了するため、更新
および一部変更の協議をお願いするもの。「現行どおり更新する路線（7路線）」については、
前回の更新時に出た意見を踏まえ、旅客の範囲を明確にするため全路線に「地域住民及びそ
の親族、その他当該地域を来訪するもの」と明記した。「変更申請をする路線（Ｓバス長篠
山吉田線）」については、現行ルートでは「柿本」「柿本城跡」の各バス停に復路（折り返し
便）でしか停車しないため、柿本周辺の中学生在が早く降りるために手前の「下吉田」で下車
する不便が生じていた。これを解決するため、往路の郷ヶ平方面行きにも「柿本」「柿本城
跡」を追加し、復路は「柿本城跡」「柿本」の順で巡回するルートへ変更する。路線距離は

31.0km から 30.9km へとわずかに短縮するが住民の利便性は向上する。運行事業者より問題ないとの回答を得ており、「山吉田地区の足を考える会」とも合意済みである。ルート変更予定日は令和 8 年 9 月 1 日とし、10 月からの新登録期間へスムーズに移行する。補足として、柿本城跡は「道の駅鳳来三河三石」の最寄りであり、今回の往路追加により、山吉田を回らなくても道の駅へ直接アクセスできるようになり、一般住民や観光利用者の利便性も高まる。

(主な意見)

委員：過去 3 年間のうちに、人身事故などの重大な事故は発生していないか。また、更新にあたって運行委託業者の入札を行うとのことだが、変更があるのかの 2 点を確認したい。

事務局：この 3 年間、重大な人身事故の発生はない。事業者については、7 月に市の入札審査会があり、その後入札に入るため、8 月中旬頃に決定する。10 月以降スムーズに移行できるよう進める。

委員：もし業者の変更があった場合は、安全な運行ができるよう事前に試走を行うなどの対応をお願いしたい。

副会長：停留所名が実態に合っているか。すでに施設がなくなったりなどもある。今回の更新に合わせて変更した方がいいのではないかな。特に名称だったり、実態に合わせて位置をずらすなども必要。また、旅客の範囲は全員のため記載の必要は無い。

事務局：バス停の名称等について、分かりやすさの観点から地域住民の意見を聴きながら随時検討していきたい。

委員：人がいなくなってきた場所であれば、停留所を外す等の見直しもダイヤ改正時に考えていただきたい。

事務局：地域の考える会とも連携して検討する。

委員：通行止め工事に伴う対応も含め、いろいろとルートを変更していただいたおかげで、遠くから乗らなければならなかった子どもたちも近くで乗れるようになり、大変良くなった。お礼申し上げる。

委員：長篠山吉田線のルート変更予定日が「9 月 1 日」で、登録期間満了（9 月 30 日）や実施時期（10 月）とずれがあるが、この日付にはどのような意味があるのか。

事務局：9 月 1 日は学校の夏休み明けの日に該当する。中学生が利用する便であるため新学期から新しい運行を開始し、それをもって 10 月 1 日からの新しい登録期間へスムーズに移行する目的で設定している。更新のタイミングと実際の運行内容の変更は、必要に応じて先行させることができるという理解でよい。

(協議結果)

全員一致で承認された。

協議事項 4 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の更新について

（高齢者支援課説明）

作手地区において公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象に実施している福祉有償運送（市町村運営福祉輸送、社会福祉協議会へ委託）の更新承認である。現登録が令和8年9月30日で満了するため、10月1日以降の更新登録に必要な協議を行うもの。

作手地区にはタクシー事業者がなく、NPOによる有償運送もないため、単独で公共交通を利用できない障害者や要介護者等の通院・買い物手段として本事業の必要性は非常に高い。運賃（対価）は最初の1.5kmまで350円、以降1kmごとに50円に変更はない。利用対象者は障害者、要介護・要支援認定者などで他人の介助なしの移動が困難な旅客名簿登録者。昨年度末の登録は59名。セダン型1台、車いす車1台（ともに軽自動車）を使用し、社会福祉協議会作手センター（運行管理1名、運転者3名）へ委託。令和7年度の実績は年間合計94回（新城地区への通院が78回と最多）。要支援認定者の利用が51回と過半数を占める。

（主な意見）

副会長：登録内訳にある「事業対象者」とは具体的にどういう意味か。

事務局：介護保険の要介護・要支援認定は受けていないが、基本チェックリストにより事業対象者として総合事業（一部の福祉サービス）が使えると判断された方を指す。

副会長：旅客の対象者要件（制度上は7つの区分がある）について法律上の表現と正確に一致しているか確認し、分かりやすいように文言を整理した方がよい。また、つくであしがる線とこの福祉有償運送との連動性を確認したい。

事務局：つくであしがる線の予約受付を行っている「虹の郷」が、この福祉有償運送の運行・受付も一体的に担っている。電話があった際、その人の状態に応じて「あしがる線」なのか「福祉有償運送」に変えた方がよいのかを、同じ窓口でスムーズに振り分け・案内できる体制をとっている。

副会長：市外の方から予約があった際に、福祉車両でも運行可能ではないか。現状は、元気な方は高里まで、そうでない方は作手から外に出られる。今は電話しないと分からないため、もっとPRすべきではないか。

事務局：これから作手地区全体の公共交通のあり方の検討組織が本格化する。事務局としても地域に入っていくため、高齢者支援課と連携して、こうした福祉有償運送のPRも含めた「足の確保」の案内・周知をしっかり行っていきたい。

（協議結果）

対象者区分の表記等について事務局で法に整合するよう確認・修正することを前提に、全員一致で承認された。

協議事項 5 福祉有償運送運営協議会と地域公共交通会議の統合について

(事務局説明)

新城市で個別に設置運営されていた「福祉有償運送運営協議会」を廃止し、法定協議会である「地域公共交通会議」へ統合・一本化する組織再編の審議（昨年度 3 月会議での報告事項の進捗）。地域全体のネットワークと福祉有償運送はともに市民の移動を守る共通の目的を持っており、構成員や事務局の重複を解消することで、一元的な議論と行政運営の効率化を目指す。

統合後の体制として、本会議の下部組織に「福祉有償運送部会（仮称）」を設置。部会長には杉本健康福祉部長、住民代表として山吉田の石野会長、事務局に公共交通対策課が参加。本会議側には、新たに愛知県タクシー協会（小笠原専務理事）、新城福祉会（藤田様）を委員として追加し、福祉課も事務局として出席する。部会での専門的審査・協議の結果を本会議に報告し、最終承認をいただく流れとする。設置要綱および部会設置要領（案）を添付。

(主な意見)

副会長：今回の統合により、福祉有償運送に関する事項も、最終的には本会議が法的責任を持って承認・合意の解除等を議決する仕組みに変わるという理解でよいか。要綱第 2 条第 3 項・4 項の「市が運営する有償運送」「NPO 法人等が運営する有償運送」という文言の定義について、交通空白地と福祉有償を明確に仕分けるため、部会の名前を「NPO 法人等福祉有償運送部会」などと明確にしてスタートした方が、将来的な縦の仕分けの議論において分かりやすいのではないかと。

事務局：ご指摘のとおり、最終的な承認は本会議で行う流れとなる。文言や明確な線引きについては当初は現行体制をベースに進め、ゆくゆく部会等での議論を経て必要があれば変更していきたい。スタートにあたっては部会の名称を「NPO 法人等福祉有償運送部会」として整理し、手続きを進めさせていただく。

(協議結果)

全員一致で承認された。

報告事項 1 新城市地域公共交通計画の中間見直しについて

(事務局報告)

3 月会議での指摘を踏まえた修正報告。

- ・「現状」という言葉がいつを指すか分かりにくいとの指摘に対し「計画策定当初値」へ修正。

- ・「現状維持」とあった目標値について、具体性が欠けるとの指摘から、コロナ前水準に戻す意味として「令和元年度の利用者数」を明記。当時路線がないものは令和7年度数値を基準とした。海老連谷線も一番下に追加。
- ・作手線の進捗について、これから本格的な見直しが始まるため「順調」の文言を削除。
- ・鳳来総合支所について、交通ハブ（乗り継ぎ拠点）ではないため、その表現を削除。
- ・地域検討組織が地域課題を検討して本会議に提案し、その協議結果を踏まえて再度ブラッシュアップする、という「キャッチボールの推進体制」を明文化。
- ・改定の「訂」の字を、正しい意味を持つ改定（改訂ではなく改定）に修正。

以上の修正を令和8年3月に完了し、国への報告およびホームページ公開を終えた。

あわせて、国の補助事業である令和8年度『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」に新城市が採択された。住民主体の「地域交通自治システム」の確立に向け、おでかけマイスターの制度化や住民ドライバー登録制度の検討、若者を巻き込んだ利用促進企画などの具体的事項を実行していく。現在、6月補正予算での財源確保を進めており、6月末から事業に着手する予定。

報告事項2 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業二次評価について

※協議事項2の説明の際に併せて報告済みのため省略。

報告事項3 令和7年度高速バス山の湊号実績報告について

（事務局報告）

令和7年度の年間乗車人数は「20,981人」となり、前年度（過去最高）をさらに2,000人以上上回り、過去最高記録を更新した。朝の6時台の便などは常時10名程度（主に通学の大学生と思われる若者）の利用があり、定着が進んでいる。夏・冬の運賃助成キャンペーン（ミラクル・サマーバス等）や、長久手イオンモールでのPR活動の成果であり、皆様のご支援に感謝する。今年度のキャンペーンも、7月の夏休み開始を目途に豊鉄バスと調整中であり、まとめ次第正式発表する。

（主な意見）

委員：山の湊号については世間で賛否様々な意見を聞くが、個人的には、JR飯田線・新城駅から名古屋方面への割引切符がこの3月に廃止された影響が大きいと感じている。現在、電車で普通に往復すると3,400円、夫婦で行けば約7,000円かかり、土日の青空フリーパス等を使っても5,000円を超える。それに比べ山の湊号はキャンペーンを考慮せずとも片道1,000円、往復2,000円で行けるため、非常にメリット・納得感がある。ただ、便数や帰りのダイヤの問題（帰ってこられない場合は帰路のみ電車になる等）もある。そこで、我々

住民・意見交換会のメンバー等を中心に、山の湊号のさらなる成果と利用促進、今後のあり方について自発的に検討・動くグループを徐々に立ち上げようと考えている。制度説明会の前などに代表者を集め、住民側として山の湊号をどうしていくか話をしていきたい。

事務局：名古屋方面からの観光客に乗ってきていただく（双方向の利用）という視点も、これから一緒に考えていきたい。

報告事項４ 令和８年度夏休み小学生５０円バスの実施について

（事務局報告）

毎年恒例の東三河全域連携事業であり、夏休み期間中、小学生が１乗車一律５０円で路線バス・コミュニティバスを利用できるもの。運賃変更については過去（令和元年）に本会議で協議・承認済みであるため、今回は報告として諮る。

今年は５０円バスに合わせ、誰でも参加できる「東三河夏休みフォトラリー」というイベントを同時に開催する。新城市内には３箇所のフォトスポット（四谷の千枚田など）を設置しており、東三河全体を回ってポイントを稼ぎ、特産品等のプレゼントに応募できる企画。各小学校のクラスごとにチラシを配布し、広報やＳＮＳ等でも広く周知していく。フォトラリー自体は大人も参加できるため、ぜひ皆様もご利用いただきたい。

報告事項５ 令和８年９月施行の道路交通法改正への対応について

（事務局報告）

前回会議で副会長から指摘のあった、生活道路の法定速度引き下げ（６０km/h から３０km/h へ）に伴うＳバスダイヤへの影響調査報告。令和８年９月１日よりセンターラインのない生活道路の法定速度が３０km/h に制限される。これに伴い、市内Ｓバスの定時定路線のうち、生活道路を通過する区間について、実際に事務局の車や、バスの運転手（空き時間）が実走して算出した実測値（１０秒単位等）を基に、現在の所要時間「旧」と、改正後に必要と想定される時間「新」を網羅した詳細な比較調査リストを作成した。全体で約６５kmの区間が影響を受ける。例えば塩瀬線のように、４．４km が該当するが元々道路が狭く３０km/h 程度で走っていたため影響「不要」と判断した区間もある。一方で、実走の結果、元々ダイヤに余裕があり調整待ちをしていた区間は逆に１分短縮できるといった発見もあった。

今後は、運転手へのヒアリングを継続し、バス停の位置（１００m 先の方が安全か等）や名称の見直しも含め、この道交法改正を機に市内全体のダイヤ点検・改編を行っていく必要がある。年内を目途に具体的な代案を作成し、次回以降の本会議で地域住民や委員の皆様と協議していきたい。中部運輸局や他自治体の動向も参考にしながら慎重に進める。

(主な意見)

委員：非常に詳細に、全路線 104 箇所にわたって調べていただき、素晴らしい。バス停のユニバーサルデザイン化や名称変更も含めて、次のステップに向けた具体的なスケジュールはどう考えているか。

事務局：現在、運転手への聞き取り等を進めており、間もなくまとまる。次回の本会議（9 月予定、あるいは 8 月前倒しも検討）で具体的なダイヤ・ルート変更の案を一度提示し、年内を目標に新城全体の S バス網の点検・協議を完了させたいというスケジュール感で動いている。

委員：非常に詳細なリストで驚いている。「新」の時間の考え方について、実際のバスダイヤは 1 分単位で丸めるため厳密な秒数とは一致しないことが多い。実運用との擦り合わせや検証に時間を要するという理解でよいのか。

委員：ここまで詳細に調べられているのは凄い。バスダイヤは 1 分の増減でも年間で大きな運行時間の差となり、人件費等に影響する。今回の法改正対応に伴う事業運営費（市負担額）への格段の影響や予算的な懸念はないか。

事務局：ダイヤを組み替えた際に、全体の運行時間が後ろに間延びし、運転手の拘束時間や労働基準法（働き方改革）上の問題に波及する可能性は考慮している。実際にどれだけ間延びするかは今後の検証次第だが、もし運行経費の増加（運賃収入との差額の拡大）が生じた場合は、従来と同様に年度末の補正予算等でしっかりと対応できるよう、議会にも丁寧に説明していく方針である。

副会長：9 月 1 日の道路交通法の改正に間に合うように、時刻表の改正を書面会議等を活用して協議する必要があるのではないか。

事務局：逆質問で恐縮だが、他地域や運輸局管内において、この速度引き下げに伴うバスダイヤの見直し・具体的な動きは出ているか、情報があれば伺いたい。

委員：6 月の公共交通会議ラッシュで多くの自治体に参加しているが、私の知る限りでは、現時点で具体的にダイヤ見直しの検討に入っているのは「尾張旭市」のみである。尾張旭市も元々狭い道が多くゆっくり走っているため影響は少ない見込みだが、念のため確認・調整を進めていると聞いている。全体としてはまだこれからという状況。

委員：県内の事例としては、最近開催された「北名古屋市」の公共交通会議において、この道路交通法改正に合わせる形で路線再編・バス停の統廃合や時刻調整を行うという具体的な報告・議論がなされていた。

委員：尾張旭市は元々速度を出さない前提のダイヤなので影響は少ない。一方、運行事業者からの意見としては、豊田市内のコミュニティバス等も含め、こうした中山間地域の路線ではやはり相応の影響・遅延を危惧する声が出ている。また、実際のダイヤは元々乗降や離合の余裕（遅延防止）をみて組むため瞬間的な影響は限定的かもしれないが、むしろ「車庫から配車地までの回送ルート」が長い路線に

において、回送時間が延びることによる労働時間への影響を心配する意見が事業者から出ている。

委員：当社の場合、都市部では該当区間が少ない路線もあるが、余裕を持ったダイヤを組んでいるとはいえ、60 km/h から 30 km/h への半減は影響として大きいと考えている。今後しっかり検証し、どういう路線・コースを組むべきか、また運転手の労働時間への影響も含めて慎重に検討したい。時間もないため、しっかりとした運行体制を考えたい。

事務局：事務局としてもう 1 点懸念しているのは、例えば八名地区の豊川沿いの堤防道路など、生活道路が 30 km/h 制限になることで、一般の通勤車両が幹線道路へ一斉にシフトしてくる可能性がある。そうすると幹線道路側で通勤ラッシュ時の渋滞が激しくなり、結果としてバスが遅れるといった間接的な影響も心配している。始まってみないと分からない部分もあるが、タクシーや民間バスも含め、市全体への影響を注視し調査を継続したい。

報告事項 6 アジア競技大会時のつくであしがる線の臨時運行について

(事務局報告)

9 月 22 日・23 日にアジア競技大会の自転車ロードレース競技が作手地区で開催される。これに伴い観光課より相談があり、一般車両が進入できない「観戦エリア（鴨ヶ谷）」へのアクセスを確保するため、大会期間中の 2 日間にわたり、作手総合支所の観戦者駐車場を結ぶシャトル（ピストン）輸送として、通常運休である日祝日に「つくであしがる線」の臨時便を特別運行する。運行ルート案は資料のとおり。

(主な意見)

委員：作手地区内でのピストン運行は理解したが、そもそも新城市街地から作手総合支所までのアクセスはどうなっているのか。

事務局：日曜日・祝日についても「S バス作手線」は通常運行しているため、新城駅からバスで来られる方は作手線で上がっていただき、そこからこの臨時便に乗り換えて観戦エリアへ行くというルートが確保できる。

委員：その際の乗り換えや運行に関する案内は、利用者に分かりやすく提示されるのか。JR で新城駅等にきた外国の方や外から来た観光客にとっては、バス停の場所も分かりにくく、前回の新城ラリーの際も「次のシャトルバスや JR の待ち時間に少し休みたい、喫茶店はあるか」と聞かれても案内できず何もなかった。休める場所や地域のお店の案内なども、観光課がしっかりと行うことで地域の潤いにもなるし親切だと思うので、対応をお願いしたい。

事務局：おっしゃるとおり、利用者視点での乗降環境や周辺のソフト面の案内整備は非常

に重要である。これらすべてを交通部署だけで担うのは困難だが、各分野・課がそれぞれの視点で連携していくべきであり、実際、先日の市議会でも同様の視点での議論・指摘があった。観光課をはじめ関係部署に対し、市民や来訪者のためになる案内体制を整えるよう、こちらからも強く働きかけを行っていきたい。

7 その他

(主な意見)

副会長：国の補助金を活用し、地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成講座を今年度も開催している。7月3日までの申し込みの期限となっているので、皆さんにもぜひ受けていただきたい。

委員：先ほどの協議事項5の組織統合の採決の手前のところで、副会長から一言「山吉田ふれあい交通はこれでいいのか」という趣旨の発言があった。何かいけないのかと思い名簿を見返していた。ふれあい交通の備考欄には「(6) 現に公共交通空白地有償運送を行っているNPO団体等」とあるが、山吉田ふれあい交通の法人格はNPOではなく「人格なき社団(任意団体)」の部類だったと記憶している。名簿の備考欄の記載(NPO団体等という表現)について、このままでいいのか、副会長の言葉が気になったので確認したい。

事務局：副会長のご指摘の趣旨は、今回統合する「福祉有償運送」の部会に、交通空白地有償運送である「山吉田ふれあい交通」が混ざってしまわないかという、制度上の仕分けに関するご注意であった。部会の名前を当初から「NPO団体等福祉有償運送部会」としてスタートさせることで、交通空白地(山吉田ふれあい交通)とは明確に別の部会として切り離す措置をとるため、名簿の表記や山吉田ふれあい交通の扱いについては現行のままで問題ない。ご安心いただきたい。

8 閉会

議案および報告事項のすべてを終了したため、座長より事務局へ進行が戻された。課長より長時間にわたる審議への謝辞と、次回の会議に向けた日程調整の案内がなされ、令和8年度第1回新城市地域公共交通会議の閉会が宣言された。

(会議終了)