

# 第3回 金沢市公共シェアサイクル「まちなり」のあり方検討委員会

## 議事概要

### 【概要】

日時：令和5年11月22日（水） 10時00分～

場所：金沢市役所第2本庁舎 2203会議室

### 【次第】

1. 開会
2. 議事
  - (1) 本日の検討事項について ……資料1
  - (2) 第2回委員会における議論のふりかえり ……資料2
  - (3) 交通・人流データ等を活用した現況分析の結果について ……資料3
  - (4) 第3期「まちなり」のあり方について ……資料4
3. 閉会

### 【議事記録】

#### 2. 議事

- (1) 本日の検討事項について ……資料1
- (2) 第2回委員会における議論のふりかえり ……資料2

#### (会長)

資料2に、前回の委員会で皆様から出された論点を踏まえた修正が赤い下線で示されている。エリアを拡大するにあたって、再配置の拠点を複数化していく、或いは、エリア拡大実験が行われたのが学生さんの多い地域でもあるということで、学生さん或いは大学との協力ということも追記されている。それから、インバウンドの皆さんが増えてきているということも踏まえて、ガイドを養成し、金沢の魅力を伝えるということ、それから交通ルールを教えるということ、両方併せ持ったような取組をしていければ、というような点など、いくつか追記いただいている。まず、この段階で、前回の議論で追記されたことが、このような書きぶりで良いかどうか、或いは実はもう少しこういう論点というものがあつたのではないか、という点があればお出しいただきたい。

#### (委員)

自転車の再配置とメンテナンスコストの増大について、どうしてメンテナンスコストが上がるかという、例えば自分の自転車だったら、ちゃんと屋根があるところにしまいが、シェアサイクルのポートは屋根のないところも多いので、雨ざらしということだけでも、自転車が壊れてくるからではないか。シェアサイクルのメンテナンスをしている自転車屋さんからも、自転車が大切にされてないとか使い方が悪いと聞いている。そのことを考えるとまず自転車を、もう少し大事に利用できるように、屋根付きポートの整備も含めて、メンテナンス費用がかからなくなるような取組も必要ではないか。「お金をかけて直せばいい」ではなく、壊れないようにする管理が必要である。屋根付きポートを整備せず、コスト削減のことばかり言って事業者にしわ寄せがいくのは良くないのではないか。

## (会長)

確か前回は、再配置にテクノロジーを使ったらどうだというような意見が出てきたわけだが、一方で他の地域のシェアサイクルで、例えばアプリを見るとポートに0台と書いてあるが、ポートには5台停まっています、要は、充電が切れているか、何かしら壊れているから表示されていない、ということがある。ドコモさんに聞くと、タイヤはパンクレスの車輪に差し替えが進んで、パンクは減ってきたらしいが、使えない車両が一定数存在していて、実はもったいなかったりする。いわゆる屋根を付けるなど、物理的な方策により上手く行くのか、物理的にそれが設置できるかという問題もあるから、難しいところもあるかもしれない。しかしせっかくだからこの点も論点に入れておいた方がいい気はする。

## (事務局)

残念ながら、現在屋根のないポートが非常に多い状況。実は別の視点、除雪の負担を軽減するという視点で屋根は必要という思いは持っていた。しかし、委員ご指摘のとおり、車両自体が劣化しないようにするとか、ちゃんと屋根の下に停めて、みんなの共有の財産を大事に使うということは必要だと思っている。先進的な国や地域のシェアサイクルは、鉄道やバスといった公共交通と連携していて、例えばバス停に下りるとすぐにシェアサイクルに乗れる。我々もそういうまちづくりを進めていく必要があると考えている。全箇所とは言えないが、方々にそういった拠点をつくればいいのではないかと考えている。たとえば、既存の施設を活用してモビリティハブを整備し、そういった場所、屋根付きポートを整備するなどといった意識を持ってハード整備をしていく、一方でシェアサイクルは、皆さんで同じ自転車をシェアすることなので、大事に使って行こうという意識がちゃんと広がるような取組みも必要だと考えている。

## (会長)

公共交通としっかりと結節できる場所、モビリティハブと説明があったが、例えばそういうところだと、比較的規模を大きめにして、屋根つきにして、といった対応ができる部分もあるわけである。全部が全部屋根付きにできなくても、メインとなるところにしっかりとそういう設備が整えられていれば、雨ざらしになる期間がそれだけ短くなるということになるから効果はあるだろう。もう一つ、サポーター制度に関連して、自転車の調子が悪ければ早めに報告してもらおうインセンティブも大事になってくる。何かちょっと怪しいなという不具合が積み重なって、結局車両が使えなくなるという実態もあるようなので、早く報告してもらおう仕組み作り、例えば、報告してくれるとポイントが溜まって価格面や予約しやすいといったインセンティブが使えるようになれば、不具合を報告する動機づけにもなる。もちろん「大事に使おう」という精神的なものも必要だが、物理的な動機づけも有効だと思うので、この辺りサポーター制度を具体的に運用していく中で、かなりできることもあると思うので、そういう論点も出していけるとよい。

## (委員)

サポーター制度に関して、事業者主体の対応の方にしか、サポーター制度のことが書き込まれていない。例えば、市民協働推進課は雪かきボランティアとして、学生団体や地域の団体と協定を結んで、臨時で出動してもらおうといったことをやっているのだから、サポーター制度については、市役所も介入して部局横断的に取り組むことも必要ではないか。

**(会長)**

市で、すでにシェアサイクル以外の分野で、市民協働の取組があるならば、事業者主体の対応だけに書き込むのは、むしろ違和感があるかもしれない。

**(事務局)**

ご指摘のとおりだと思う。検討したい。

**(委員)**

例えば、学生さんに自転車の点検をしてもらってその学生さんにポイントを出すといった形で学生さんをサポートし、その役割をまた新しい学生に引き継いでもらうようなことも考えていけたら良い。観光客にそういうことをしてもらうのは無理なので、できれば学生さんに、「ちょっと空気少ないよ」とか「変な音がするよ」、とかいうことを報告してもらえそうなシステムを作れば良いのかなと思った。

**(事務局)**

1回だけ、数日間滞在されるお客様と、学生さんのように、満足すればずっと住み着いてくれる方と比べれば、ずっと居てくださる方と、地域をお互いに良くしていこうじゃないかというのがやりやすいのだろうと思う。学生さんにサービスに関わってもらうことで、自分たちも交通に影響を与えることが出来るといった認識を持ってもらうことも重要だと思う。

**(委員)**

今、再配置を仕事として担っている方がもし高齢の方なら、本当に以前の自転車に比べて、今の自転車はとても重たいので、持ち運びも大変だと思う。そこでいろいろと考えてみたが、例えば、飛行機の荷物を運ぶ業者さん、あの人達が動きをサポートする機械をつけて、腰がだめにならないように仕事をしている。何かそういうような補助器具を提供すれば、少しでも働く人が楽になるのではないかな。また、若い大学生に力仕事をしてもらうのも良いが、まちづくりを考えたときには、大学生がこのまちに残ってくれるような、仕事づくりに繋がるようなことをしたらよいのではないかな。京都の大宮公園というところが、Park-PFI方式で再整備され、自転車屋さんが自転車教室をやっている。たくさんのお母さんと子供、これから自転車に乗ろうとする免許返納者が、有料でもいいから教えて欲しいと来られるらしい。自転車教室の部署を作って事業としたところ、そこに若い新入社員が入ってきた。つまり、そこで仕事が発生したということ。自転車が単なる何か物を運ぶだけの使い方ではなく、そこから事業が生まれるような、そういうことで、このまちを良くするような、例えばまちのりのガイドが若い人から育って、そこで仕事、まちづくりの会社みたいなものができて、大学を卒業した人がそこに残って、より金沢の良さを出せるようなものに発展していくように考えると、未来が見えてくると思う。ただ自転車を維持管理するだけではなく、自分たちが街案内をするのに使ったりすると、やはり、きちんと整備するようになるだろうから、そうすると何か未来も見えてくるし、若い人が定着する仕事にも繋がると思うので、そこまで考えていくことが必要ではないかな。最近、仙台での全国会議や東京での事例発表もあり、いろいろと学ぶことがあったので、お伝えしたい。

**(事務局)**

若い方々が、このまちで生きがいになるような仕事があったらよいということについて、その通りだと思う。現在、まちのりを担っている事業者さんも、まちのりを使った新事業の展開

などに、非常に生き生きと取組んでおられると感じている。単純な移動手段として終わらせるのではなく、その先にある何かと結びつけて、地域を良くしていこうという想いが伝わるような事業にしていければと思う。

**(会長)**

まちのりを育てていくことで、このまちも育てていくという、そういうことだと理解した。そういう視点はすごく大事。もちろん、まちのりだけで全部カバーできないので、ほかの公共交通等も含めてという話になるが、いわゆる広い意味での地域交通を育てていくということは、まちを育てていくことにもなり、その結果、大学生もこのまちに住んで楽しいし、便利だということを感じてくれるし、そういうふうになったらこのまちで何かしたいっていう思いが生まれたり、或いは別なところに行くかもしれないけども、やっぱりこのまちに帰ってきたいっていう話になっていくので、そういういい循環のきっかけになるとすごく良い。このあたりも、書きぶりはお任せいただきながら、提言書に加えていきたい。

(3) 交通・人流データ等を活用した現況分析の結果について . . . 資料 3

**(会長)**

現実の人々の移動のデータと、公共交通の利用データを組み合わせて、例えばここが一つのポイントになり得るところじゃないかということのを可視化し、科学的に分析をしてみたということだと理解した。こういう分析が、さらに今後も継続的に、或いは深めていくということは必要だと思いながら説明を伺った。1つ質問したいが、モバイル空間統計のデータでは、公共交通、要するにバスを使ったかどうか判定できるわけではない。となると、この注釈に書いてあるように、路線バスの乗降者データと組み合わせて分析しないと公共交通の利用率は出てこないと思うが、この路線バスの乗降者データが ICa のデータとすると、ICa の利用率は何割くらいなのか。

**(事務局)**

7～8割は使っていらっしゃるという印象である。おそらくこの時間帯だと通学などの日常的にバスを使われている方が多いかと思うので、かなり捕捉できていると捉えている。

**(委員)**

私も数字は持ち合わせていないが、ことラッシュ時間で申し上げると、7～8割より、もう少し高いのではないか。

**(会長)**

観光客は紙の1日乗車券やスマホの画面を見せる乗車券を使っていることが多いので、そうすると利用率は下がるのかなと思ったときに、結局この公共交通の利用割合が、どこまで当てにしているのかが気になった。もちろん取り方の違うデータを使っているわけなので、利用率100%以上といった結果が出てくることは、やむを得ないことである。ただし、ICaの捕捉率がこの時間帯は8割ぐらいあるなら、ある程度信頼性が置けるのかなと理解した。逆に言えば、観光客が多い時間帯に同じ分析をやろうとすると、このやり方だと難しいかもしれない。今後、例えばキャッシュレス決済を進めていくとか、何かその辺り、北鉄さんとしても、構想はあるのか。

**(事務局)**

このままICaも使っていくし、今後3年間でクレジットカード決済を導入する予定。そこでODデータもプラスアルファで取れるだろう。観光、特にインバウンドの方はクレジットカードを利用する方が多いと思うので、そういったところから新しいデータも取れるのではないかと考えている。

**(会長)**

決済手段がより多様になってきて、ICaの利用率がちょっと下がってしまうような、観光客の皆さんが増える昼間の時間帯などにも、こういう分析手法が応用できる可能性があるということかと理解した。

**(委員)**

自転車利用環境向上会議にて、ドイツのハンブルクの方から、今ヨーロッパではどのように交通分担についてデータを見ているかを聞く機会があった。自家用車で通っているか、そうでないかに大きく分類するようにしていて、いかに自家用車を減らして、まちの中をスムーズに動けるようにするかということの主眼においてデータを取るようになっているという話であった。自動車だけを利用する人をどう減らせるかというところにフォーカスしたデータのとり方を、ヨーロッパではすごく大事にしているとのこと。私たちも、もし真剣に自家用車の利用を少しでも減らそうと思ったら、そののところにもっとフォーカスできるようにしていくことが必要ではないか。

**(会長)**

おそらくそういうふうにヨーロッパで分析できているのは、今回、ドコモのモバイル空間統計データを使っており、バスの利用はそこから取れないですよって話をしたが、実は、加速度で大体判別しているので、車か歩きか自転車か鉄道かくらいは、今でも判別ができる。そうすると車の分担率で同じような感じの図を作ってみると、また違ったことが見えてくるかもしれない。ともあれ、これはこれで一つの作品で、すごく頑張っていたいだと思っっている。これは、すごいこと。でも一方で、こういう議論が大事。データを重ねて分析をすれば、ここにポートを置いたらいい、という最適なものがすなわち出てくるわけではなくて、今のよう、もうちょっとこういうデータで分析してみたらとか、この数字の信頼性はどんなのか、といった情報を皆さんからいただきながら、何が読み取れるのだろうか、ということをちゃんと議論できる、相談できる場を作っていく。これが結構大事かもしれないし、もしかしたらそういうことは、運営事業者任せだとなかなか進められないことかもしれない。このあたりも一つ、今後進めていく上での論点になるかなと思う。

**(事務局)**

もっとデータのいろんな重ね合わせをしていけば、気づきがあるし、それを審議していく場が必要であるということは、ご指摘のとおりだと思っている。地域公共交通活性化再生法に基づいて金沢市では、地域公共交通計画の金沢市版と石川中央都市圏版を作っているが、計画の中で、この計画は作って終わりではなくて、データを分析しながら毎年進捗状況を判断してPDCAを回していきなさい、データに基づく政策立案をしていきなさい、とそういう状況になっているので、継続的にデータ分析をしながら、交通、まちづくりの効果を分析して改善点を探していくということはしっかりやっていく。

**(委員)**

ヘルメットの着用促進についてはしっかり記述があるが、全体を通じて、安全向上だとか、マナー向上という観点が、少し埋もれてしまっている感がある。事業者に求める事項として、「取組を実施する」としか記載がないが、形骸化しないようにすることが必要である。例えば公共交通の事業者だと、運行管理者などを定め、何かあれば責任を持つということになっている。ただ単に啓発活動をするだけではなくて、しっかり守ってもらえるように事業者の方には考えていただきたい。したがって、安全確保の部分は、もう少し強い言い方ができれば良いかと思う。というのも、実際のところ、今も逆走があったり、駅のロータリーの中を走ったりといろんなマナー違反が見受けられるところ、これだけこのまちなりが公の乗り物として認知され始めている以上、もっとしっかりルールを守っていただけるようにすること、それから交通安全に気をつけていただくことをしっかりと強め書いておく必要があるのではないか。

**(会長)**

安全の話は確かにこの委員会の中でも、論点として何回も出てきた項目なので、ここをもう少し、プライオリティーを上げて考えていただいてもいいのかなと思っている。

**(事務局)**

事業者を求める水準・事項の並び方については、今も重要度順に並べてあるわけではないが、安全に関する記述を、一番上に変更する方向で考えたい。安全に関して責任のある方を配置するといったことや、安全の取組みが、きちんと毎年実施されているのかのフォローアップについてもしっかりさせていただきたい。

**(会長)**

例えば、「安全の確保」だとか、「データの連携」だとか、そういう形で幾つかの大きくくりの 카테고리を設定すれば、何を求めているかが伝わりやすいのではないかと。大きくくりの 카테고리を作って、「安全の確保」を含め、内容の見通しが良くなるように、整理できるといいと思う。事務局と私の方で整理をしたい。

**(委員)**

市民や来街者に金沢のまちなかの歴史文化、本物の魅力を知ってもらうためのツールとなることを目的としていて、おそらくこの第3期のまちなりに関してはここが、結構メインというか新しく追加されたポイントかと思う。一方でこういった、本物の魅力を知ってもらう、とか、まちなりによるまちづくりといったことは他の目的と比べると成果が見えづらいと思うので、KPIじゃないが、何をもち、まちなりのほんものが伝わったのか、つながりが生み出されたとするのか、この提言書に直接載せないにしても、何か目標値のようなものを設定していただくと良いのではないかと思う。

**(事務局)**

ご指摘のとおりだと考える。目標値といったものを、市が示すのか、事業者さんに提案の中で示してもらうのかといったところは考えたい。

## (会長)

これは、市として取組むものでもありつつも、事業者の皆さんから提案していただくことも大事かと思う。先ほどのデータの話もそうだが、ちゃんとまちのりが目的になかった取組を実施しているのかどうかを、モニタリングする場が必要かもしれない。

## (委員)

何事においても、「やります」と言うが、そこに向けた戦略がはっきりしていないことも多い。戦略を立て、モニタリングをして、途中経過をこまめにきちんと見ていかないといけない。一つ一つ目的に向かっていくための戦略を市も事業者さんも持って、一歩ずつステップを上がって、目標に到達するということをするために、やはり当事者によるモニタリングが必要だし、第三者が入ったモニタリングも必要だと思う。第三者を入れないと、「まあまあいいね」と終わってしまうかもしれないし、自分たちだけで一生懸命やっていると、市民に知らせるべきことが見えなくなることもあるだろう。きちんとしたモニタリングの委員会のようなものを持った方がよいと思う。

## (事務局)

モニタリングというのは、この資料の中では言及されていないが、まちのりももちろんそうだし、交通政策全般をきちんとモニタリングして課題を洗い出すことが必要だというのは、その通りなので、地域公共交通計画である金沢交通戦略のフォローアップを毎年やる中でまちのりのモニタリングもするのか、別で実施するのかなど、方法は考えたいが、「5年間終わって初めて、おかしいことになっていたことに気づく」ということにはならないように意識したい。提言にもモニタリングが必要ということは記載する必要があると思う。会長と相談したい。

## (会長)

ある自治体のシェアサイクルは、交通全体の検討会がモニタリングをしているが、評価するためのデータとして、利用者数しか示されない。そうすると、今回皆さんにいただいたような、例えば市民の皆さんとか大学生の皆さんに協力してもらってサポーター制度がどうなっているのかとか、データを使った分析でもっとポートの配置を戦略的にできないかといったフォローができない。それだと、シェアサイクルの運営をどうすべきか、ということを経営局にお任せせざるをえなくなる。何らかのモニタリングをしていくことについて、提言書で明言しておいたほうがいいだろう。アウトプットとアウトカム、どういうことをどれだけ実施して、その結果どういうふうな効果が発現して、地域が良くなったのか、まちのり単体で良くなったのか、他の取り組みも含めて良くなったのかというのは、結構評価がしづらい。したがって、ある程度定期的に、皆さんに集まっていただいてアイデアをもらいながら、評価をしていくということを経営局にお願いしていただく方が、やりやすいと思うし、前に進むと思うので、その点もご検討いただくようお願いしておく。

## (委員)

モニタリングの仕方についてだが、ヨーロッパの SUMP の中でも結構モニタリングのやり方が出ています。必ずしも数字だけじゃないモニタリングの仕方がいろいろとあるので、勉強してみると良い。SUMP のようなバックキャストの考え方も必要だと思う。

### (委員)

モニタリングに関して、まちなりだけではなく、観光サイドで取っている色々なアンケートのデータをかけ合わせるようなこともしていただきたい。また、白山や能登の方に向けてサイクリングロードが繋がっているのも、そういったことや、フェリーなどとも連携することで、収益が伸び、さらに発展することができると良い。

### (事務局)

観光客の皆様にも市民の皆様にも愛されるものにしたいので、引き続き観光協会の皆様をはじめ、他分野の方と協力しながら、より良い移動手段を提供できればと思っている。広域のハブになるという話は、相手もある話なので「今これをやります」とは言えない状況だが、いろんな方と連携をした取組ができないか検討したい。場合によっては、次に入るまちなりのシステムを、他の地域でも使っているということがあれば、そういう地域との連携もやり易いと思うので、しっかり取組みたい。また、サイクリングロードもあるので、自分の自転車、或いは他のサービスとして提供されている自転車、そういったものや、公共交通との組み合わせ、例えば、サイクルトレインといった鉄道の利用の活性化といった観点でも、しっかりやっていきたい、引き続き研究をしていきたい。車に頼らなくても移動できるまちであることを、観光の分野の皆様と一緒に情報発信したいので、お力添えをいただきたい。

### (委員)

公共事業ではあるが、収益化の面の強化も必要ではないか。

### (会長)

シェアサイクルには、従来からのバスや鉄道のような補助制度を国が創設しているわけでも何でもないで、民間のベンダーが、かなり値付けの部分でも悩みながらやってきた。だからこそ、またモニタリングの話に戻るが、やはり持続可能にしていくためには、こういう様なことをしていきたいとか、こうなればいいのに、という事業者側からの提案だとか、悩みだとか、そういうところを市だけで抱え込まずに共有し、いろいろと相談できる環境を作っておくことも、むしろ大事なのかなと、改めて思った。

### (委員)

補助金を出すことが駄目なことではないと思う。これは公共のレンタサイクルだということもきちんと言うためには、適切な補助金を出すことは必要。費用面も含めて、全部事業者に任せておきながら、まちなりのブランドとして維持するっていうのは、ちょっと身勝手な気がする。金沢のまちなりはちょっと違う、ちゃんと市の看板を背負ってやっているという場合には、公共としてお金を出していることは決して悪くはない。事業者を儲けさせるために補助金を出すのではなく、まちなりをしっかりとしたものにするために、行政が費用を負担することは駄目なことでは決してない。ヨーロッパだって、交通には結構お金を出している。ただし、お金を出すからには、公共としてのプライドを保つ、そういうことを提言書に書いてはどうか。

### (会長)

必要なサービスを、行政側が調達する、購入するという概念が重要になってくるわけである。他方シェアサイクルは、サービスを提供してくれるベンダーさん自体は、それなりにあ

る。いくつか選択肢がある。ベンダーさんの創意工夫で自分たちのネットワークを広げていくために何ができるのかを彼ら自身も考えてきている。だから逆に言うとそのシェアサイクルのベンダーさんって、別に金沢で商売してもしなくてもいい。フットワークとしては軽いわけだし、ノウハウを持っているところはたくさんある。そうすると、今の運営費並みで予算を確保しておきながら、市民の皆さんや観光客の皆さんに使ってもらう、或いは愛されるようにするために、民間企業としてどういう創意工夫ができるのかっていうところは、むしろ彼らにゆだねる領域があってもいいと思っている。ちなみにヨーロッパも、公共交通を全部補助金で調達しているのではなく、結構緻密で収支率が50%ぐらいになるようにうまくやっている。運賃をコントロールしたり、入札で事業者を選定したりする。一方でシェアサイクルの動きを見てみると、例えば台湾なんか顕著だが、YouBikeが圧倒的なシェアを占め始めている。それはどういうことかという、彼らの管理やサービスが優れているので、結局切り換えが起きている。それでもマネタイズを100%事業者委ねているのではなく、市として必要なサービスであるとして、一定の予算や、市の役割を負担して、パートナーシップを強化していきながら成長させている。シェアサイクルのマーケット自体、これから成長していくことになるので、市として、このぐらいの予算を確保しておきながら、民間の力も借りながら、今までよりも前向きなことをやる、多分そういう整理なのだと思う。今は、運営方式のところに、システムや資機材の調達を受託者が行うことだけ書いてあるが、市として必要な予算は確保しながらも、民間事業者の知恵で、より良いものにしていくという表現にした方がよい。そんな形で調整してください。

#### (会長)

大枠の内容に、ご異論はなかったかなと思う。一方で、例えば事業者を求める事項・水準について、全て並列にするのではなく、カテゴライズした上で、しっかり安全という柱を立てて記したほうが良いのではないかと、或いは今の議論にもあったが、行政の資金面に関わる役割を概要部にも記しておいた方がいい、あと今日の前半にいろいろご意見をいただいた項目、例えば、サポーター制度について、雪かきなどの分野で市の他の部署でやっていることもあったりするので、事業者だけではなく、市の役割にもしたほうが良いのではないかと、という話や、モビリティハブが構想されている中で、例えばそういうところに屋根付きのポートができたりしていけば、ある程度、車両も集まってくるところなので、メンテナンスもしやすくなる可能性があるのではないかと、という話も重要な指摘だ。また、先ほどからモニタリングという言葉がたくさん出てきているが、データの分析や、この取組自体の進捗がどうなのかということを確認できるような場が必要であるというのも皆さんの共通した意見なので、課題や対応策に、書き込めればと良いと思っている。11月30日に市長さんに提言書を提出するので、残り1週間で、提言書に加筆をする必要がある。この作業については、事務局と、私とで確認をしながら進めてよろしいでしょうか。

#### 【一同了承】

ありがとうございました。非常に活発な議論をいただいて、私自身も大変勉強になった。やはり金沢はすごい。こういう本当に多様な観点からの議論ができて、行政の皆さんにも真摯に対応いただけるというのは、私も全国40ぐらいの自治体に関わっているが、そんなに多くないので、私自身もすごく楽しく仕事ができただ。今後、事業者選定や、モニタリングなど

の際にも、皆さんのお手伝いできればと思っているし、引き続き皆様のご協力も賜りたい。

### 3. 閉会

—閉

会—