

平成29年度第5回江別市地域公共交通活性化協議会開催結果（要旨）

日 時：平成30年3月28日（水）13時57分～15時00分

場 所：江別市民会館 小ホール

出席者：北川裕治会長、高野伸栄副会長、中村哲也委員、尾西昌仁委員、佐藤憲明委員、池田忠美委員、浦岡優委員、野田昌孝委員、中田正士委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、和田禎穂委員、中山俊彰委員

※一般社団法人札幌ハイヤー協会 照井幸一委員の代理として総務課業務課長 増田厚志氏、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 今倫康委員の代理としてバス部会幹事 杉浦一秀氏が出席

（一社）北海道バス協会 日野健一委員、札幌方面江別警察署 菊谷賢一委員、江別市社会福祉協議会 中川雅志委員、北海道情報大学 遠藤雄一委員、北海道石狩振興局 原口ゆみ子委員は都合により欠席

その他：一般社団法人北海道開発技術センター吉田研究員が出席

傍聴者：4名

会議概要

1 開 会

2 協議事項

(1) 地域公共交通網形成計画（素案）について

○事務局から説明

前回の協議会において、地域公共交通網形成計画（素案）全体の内容について概ね確認されたところである。本日は、計画の案を確定させるためのご議論をお願いしたい。

資料1をご覧ください。

前回からの修正点として、全体的に色の使い方を統一したほか、先週の専門委員会で、図や画像などについては、グラデーションや影は使わず、シンプルにした方が見やすいとのご意見があったことから、さらに修正している。

71ページ、5-2「目標達成のための施策及び事業」における文章としては、前回から修正はないが、施策、事業のイメージとして参考となる事例の写真などやその説明を一部追加している。

85ページ、5-3「事業スケジュール」において、網形成計画の内容に追加するものとして、最後に残されていたスケジュール表を事務局案として提案するものである。表の基本方針、施策項目、具体的な施策、事業主体の欄は、前段の「目標達成のための施策及び事業」と一致している。事業スケジュールの記載の意味も含め、いくつか取り上げて説明する。

最上段の施策項目「バスネットワークの再編」の「①バス路線の見直し」、「②バス運行ダイヤの見直し」は、これまでの協議のとおり、平成30年度に、まず北海道中央バスの路線再編を実施する予定となっている。また、地域公共交通再編実施計画では、路線再編により生じる新たなニーズや状況の変化に対応し、後日、路線経路、便数、停留所の位置などについて修正できるようにするという方向性で結論に至っている。これらを踏まえ、スケジュールとしては、平成30年度に実施、以降、計画期間中に矢印を引いている。「③バス路線の既存停留所に係る検討」については、路線再編の結果を踏まえて検討を始めることになると考えられるので、平成31年度から矢印を引き、検討により実施できるものは順次実施するという記載としている。

施策項目「公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供」の「③ニューズレターの作成」について、事業内容としては、バス路線の見直しに合わせ、市民に向けてバス路線等を周知するためのニューズレターを作成するというものであり、平成30年度は、路線再編に合わせて実施する予定となるが、以降はバス路線の見直しに合わせて随時実施するというご覧のようなスケジュールの記載としている。「⑤公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に合わせた周知ポスター及びニューズレターの作成」については、公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に係る検討に合わせて随時実施するというご覧のようなスケジュールの記載としている。

施策項目「待合環境の整備」の「②自治会等が主体となるバス待合所に係る検討」については、バスの待合環境が向上するよう、自治会や大学、企業などが主体となるバス待合所に関する取組が増えるよう手法を検討するという内容であるが、平成30年度の路線再編により新設、廃止、移設の対象となるバス停留所があると想定されるので、路線再編を実施した後に検討を始めるのが良いのではないかと考え、平成31年度からの検討としたものである。

施策項目「補助制度の見直し」の「①路線バス事業者への補助制度の見直し」については、平成30年10月の路線再編後における、バス路線運行に対する補助金交付の1年目が平成31年度となることから、平成31年度に実施、平成30年度は、制度設計やこれに係る江別市議会との調整という段取りの年となることから、平成30年度は検討と記載している。

網形成計画では、合計24の施策を記載する予定であるが、それぞれのスケジュールの考え方について、本日の議論の結果をもとに、5月頃に実施するパブリックコメントの前の「案」として確定させたく考えている。

説明は以上である。ご議論のほど、よろしく願いたい。

○北川会長

前回の協議会で、いただいたご意見を踏まえ、色使いについて修正を行ったほか、85ページにスケジュールを追加しているとのことである。

このことについて、3月20日に開催された専門委員会でも協議されたとの報告であったが、専門委員会委員の皆様からいただいたご意見などに関して、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

専門委員会において、まず、全体的なデザインに関する指摘があったが、今回の資料では一部修正されている。

次に、85ページ、5-3「事業スケジュール」の施策項目「バスネットワークの再編」、「③バス路線の既存停留所に係る検討」の既存停留所とはどういうことかという質問があった。これについては、今回、再編にならない停留所についても停留所名、場所などの見直しを行うということであった。

また、バス路線の再編について、今回の再編以外のバス路線は、どのような予定で見直しを行うかという質問があった。これについては、随時、計画案を修正することが可能であるため、今回の対象路線以外の見直しについても、随時、協議、検討を行うということであった。

以上である。

○北川会長

今回再編する路線以外の見直し等は、随時、協議をしていくということ、また、現状のバス路線においても、既存の停留所の集約や名称の統一などを検討していくということであった。

デザインについても、現在修正しているため、最終的にはまだ良くなる可能性がある。特に、85ページは字が小さいため、理解していただくために、全体に合わせながら色使いも含めて修正するということで、微調整は任せていただきたいと思います。

【質疑等】

なし

(2) 地域公共交通再編実施計画（素案）について

○事務局から説明

前回の協議会では、各バス事業者の路線見直し案が概ね固まり、これを資料としてご議論いただいたところであるが、事務局では、その路線見直し案を、地域公共交通再編実施計画としての形になるよう作成作業を行っ

ている。今回、計画に載せようとするのは、前回資料のとおり、北海道中央バスの路線と、夕張鉄道の札幌線となるが、現時点では、「何便程度」という運行規模について、各バス事業者において社内検証を行っている段階である。このため、本日の資料は、社内検証に入る前段として、事務局と各バス事業者との間で、運転手不足などを考慮しながら協議していた運行規模案をもとに作成している。これが前提となるのでよろしくお願いいたします。

資料2の目次をご覧ください。

この計画の概要は、第1章に計画の趣旨、第2章に基本的な考え方、第3章に事業の内容、第4章に事業の効果、第5章に江別市による支援ということで、再編実施計画として必要な項目を章立てしている。

1ページからが第1章となるが、背景、計画策定の目的、計画の区域については、基本的に網形成計画の記載やこれまでの協議会資料の記載と整合性を図っている。計画の期間について、始期は北海道中央バスの路線再編を10月に予定しているので、平成30年10月1日とし、終期は網形成計画と合わせている。ただし、前回の協議会で方向性が決まったとおり、国に認定申請をしないことにより、協議会の意思で変更が可能な計画を前提としていることから、計画期間内においても必要に応じて変更等を行う旨を記載している。

2ページは、第2章である。再編実施計画の基本的な考え方であるが、上位計画として網形成計画があり、その施策のひとつとして、バス路線の再編を行うこととなるので、網形成計画の記載を抜粋して転載している。「路線バス輸送人員の維持」、「交通環境に満足している市民割合の向上」が、網形成計画における目標であり、その目標の達成に向けて実施するという考え方を網形成計画から抜粋している。

4ページをご覧ください。第3章では、まず市内バス路線の再編の概要を記載することで、この計画の対象路線を定義している。5ページは、現在のバス路線図、6ページは、再編後の図で、市内全体でどのように変わるのかをイメージしやすいよう各バス路線の見直しの概要を掲載している。

7ページでは、新たに運行を開始する路線として、北海道中央バスの（仮称）循環線を記載している。この路線は、大きく分けると、8の字の頭の部分が4丁目通を通るものと、5丁目通を通るものがある。これらをまとめて記載すると、路線図も説明もわかりにくくなるため、本計画では、4丁目経由と5丁目経由を分けて記載しようと考えている。記載内容は、前回の協議会の内容と特に変わっていない。8、9ページは、北海道中央バスに社内検証をお願いしている運行系統と便数である。北海道中央バス

からは、社内検証の結果、ここまで運行することが難しいとの結論になる可能性がある旨を伺っているので、5月頃に予定しているパブリックコメントを実施する前に、社内検証の結果としての便数イメージについて、委員の皆様にお知らせしたいと考えている。これは、以降で共通の考えである。11ページは、系統ごとに予定される停留所の説明である。12ページからは、（仮称）循環線の5丁目経由についての記載が続いている。

16、17ページは、（仮称）循環線に統合することにより廃止となる予定の江別4番通線、江別錦町線の記載である。

18ページからは、運行経路を変更する路線を記載しており、まずは江別2番通線である。運行経路を変更する路線については、運行概要のほか、変更となる停留所の予定、全体の運行規模の予定、運行系統と系統ごとの便数の予定を掲載している。

23ページからは、江別・新さっぽろ線となる。この江別・新さっぽろ線は、江別4番通線、江別錦町線が廃止されることに伴い、見晴台、元江別、いずみ野方面における代替路線という位置づけにもなるため、25ページのオレンジ色の系統と緑色の系統の2系統について、新設する系統として、北海道中央バスに検討いただいている。オレンジ色は、新栄台を経路とする系統であり、緑色の系統は、江別4番通線が廃止になることにより、現在、朝の通勤・通学でJR江別駅に行っている人のバスがなくなるため、現在の江別4番通線のダイヤに相応するバスを4番通5丁目から出発し、見晴台、元江別、いずみ野方面を通過して、JR江別駅に向かうという代替バスとして検討いただいているものである。

28ページからは札江線、32ページからは夕張鉄道の札幌線について、同じように記載している。

38ページをご覧ください。ここでは、各路線における収支見込額などを記載する予定である。再編前の収支については、平成28年度の実績として網形成計画にも掲載しているが、ここにも記載し、再編後の数字の試算と比較できるようにしたいと考えている。なお、北海道中央バスの（仮称）循環線については、江別4番通線と江別錦町線を統合する考えとなることから、現在の2路線における平成28年度の収支である、赤字2,850万円を記載しているものである。それに対する再編後の数字では、各バス事業者の社内検証の結果による「何便程度」という案が決まり次第、表の下にある条件により試算し記載する予定である。試算の条件としては、運行経費は、各路線の平成28年度実績によるキロ当たり単価に基づくものであるが、（仮称）循環線は、江別4番通線及び江別錦町線の平成28年度実績によるキロ当たり単価に基づき試算することとする。次に、運賃収

入は、平成28年度の各路線の収支率を維持したものと仮定して試算するが、（仮称）循環線は、江別4番通線及び江別錦町線の合計額による収支率を維持したものと仮定して試算することとする。表の右側の欄、活用を想定する補助制度は、平成30年3月31日現在の制度に基づく想定を記載する。

39ページは、第4章の事業の効果として、この路線再編を実施することにより見込まれる効果を記載している。

路線新設は、（仮称）循環線が該当するが、駅から離れている見晴台方面や元江別、いずみ野方面とJR野幌駅の間を8の字型経路で運行することにより、通勤・通学における速達性のニーズに対応するとともに、中心市街地との接続性の向上を図り、買物など中心市街地への誘客を促すという効果があると考えている。

次に、運行経路の変更等について、江別2番通線の経路変更としては、「第2中学校前」停留所と「大麻11丁目」停留所間の経路を3番通へ変更することにより、運行目的が類似する他のバス路線との競合を一部解消するとともに、大麻地区北側の商業施設等とJR大麻駅・野幌駅との接続性の向上を図ることができ、また、江別4番通線の廃止に伴う野幌地区北西側のバス路線空白化に対応するとともに、あけぼの団地方面やJR野幌駅などから野幌高校への通学に対応するものと考えている。

江別・新さっぽろ線の運行系統の設定としては、経路の一部において、人口が増加している新栄台を通る系統を設定することにより、路線の利便性を高めるとともに、江別錦町線の廃止を補完することができ、また、見晴台、元江別、いずみ野方面からJR江別駅へ向かう朝の通勤・通学に対応する系統を設定することにより、路線としての利用増を図るとともに、江別4番通線、江別錦町線の廃止を補完できると考えている。

札江線の経路変更としては、JR江別駅と「3番通4丁目」停留所間の経路を、江別・新さっぽろ線と同一にすることで、江別市立病院への通院に利用できる路線とするとともに、路線としての運行の効率化を図ることができるものと考えている。

次に、夕張鉄道様の札幌線の経路変更としては、一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線がない地域とされる、あさひが丘東側や野幌若葉町南西側を通る経路へ変更することで、野幌地区南側におけるJR駅や新札幌との接続性の向上を図ることができると考えている。

最後に、40ページでは、江別市によるバス事業者への支援ということで、江別市地域公共交通活性化協議会の運営等、公共交通の利用促進及び啓発等、路線バス事業の維持・確保に対する財政的支援の3項目について

記載している。

説明は以上であるが、5月頃に予定するパブリックコメントではこの資料をベースに、路線、系統、便数のイメージが伝わりやすいよう工夫したいと考えているところである。

バス事業者から補足、修正、あるいは新しい情報があればお話しいただき、それによりご議論いただきたい。

○北川会長

前回の協議会で示された路線見直し案を再編実施計画としてまとめ、素案を作成したということである。

路線の拡充というのは難しいということで、今までの協議の中でずいぶん議論になっていた。中央バスと夕鉄バスが運行する路線の規模については、最終的な社内検証が終わっていないため、社内検証に入る前に事務局と各バス事業者との間で運転手不足などを考慮しながら協議した結果の運行規模をベースに作成しているとのことである。38ページの収支見込み額は、各バス事業者との協議が調い次第、表の下にある条件により試算して記載するとのことであった。

このことについても、3月20日に専門委員会で協議されたとのことなので、専門委員会委員の皆様からいただいたご意見などについて、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

専門委員会では、5月頃にパブリックコメントで市民から意見をいただくことを考えた場合、現状でバスを利用している方々が、バス路線の変更によりサービス低下というふうになる方がいるので、それぞれの方には大きな問題となる。バス路線がどう変わるかについて、バス停の位置、便数をわかりやすく伝えなければならない。便数については、朝、夕方などの時間帯や、平日と土日など、便数を変えることになっている。8ページから10ページに（仮称）循環線の系統図が記載されているが、9ページの系統2、系統3は野幌駅に向かう朝に設定する系統、10ページの系統4は、帰宅のために夜に設定する系統となっている。便数といっても、どの時間帯にどの系統を走らせるかを含めて、バス利用者、市民に伝えなければならないので、表現方法をなるべくわかりやすくするという意見が色々出たが、専門委員会の際の資料に比べるとかなり改善している。

次に、パブリックコメントを出す際に、資料の概要版を出さざるを得ないが、概要版として、内容を含めてどのように理解してもらえるか、どのようなフォーマットで出すかという意見が出ていた。また、自治会や地域ごとに興味のある路線が違うため、それぞれの重みづけを考えたパブリッ

クコメントの仕方が必要である。さらに、現在バスを利用している方は興味を持って見るが、現在バスを利用していないけれども路線を再編することにより利用しやすくなる方は、興味を持っていただいていないので、便利になることをどう伝えるかという意見が出ていた。再編数は多くないが、停留所ごとに細かな系統になるため、市民に再編の内容をわかりやすく伝えることが重要である。実際に再編をしてしまった後で不平などが出ないように、パブリックコメントの時点で路線再編について正しく伝えるフォーマットと、広報等で伝えるだけではなく、町内会や地区ごとで伝える方法などを考えて、パブリックコメントとして意味のあるものにしていかなければならないという意見が専門委員会が出ていた。

以上である。

○北川会長

現時点での路線再編、便数の方向性について示され、これをもっと増やすということはなかなか難しいが、まずは、中身を理解していただいて、そのうえでの意見をいただくパブリックコメントをわかりやすくすることが重要であるという指摘であった。たとえば19ページには、2番通線の概ねの便数が記載されているが、平日21便から、再編後は16便、土日は13便から10便と減便する案となっている。他路線についても減便となるが、様々な事情があることを理解していただく必要があると思う。38ページの収支の部分については、再編前の収支は赤字の数字が載っている。現在、国等の補助制度を活用しているが、中央バスでは5,000万円単位の赤字が出ているということで、網形成計画にも数字が記載されている。専門委員会でも中央バスがこういった部分をどうやって埋めているかという話が出ていた。乗務員不足などもあり、運行規模は保てないという事情もあるだろうし、様々な事情があると思うので、検討状況など、現状についてバス事業者から発言いただきたい。

○尾西委員

便数については、乗務員不足が問題となっており、江別営業所管内だけではなく、会社全体の問題として危機的な状況である。現状の走っている便数の乗降調査を行い、実態を踏まえた便数にするべきであると考えており、当社では人員の精査をしながら便数の検証を行っている。間もなく当社の方向性を決めたいと思っているが、当社だけで8,000万円以上の赤字額を抱えている状況である。高速バスや他の営業所の路線の黒字から補填している。今年度は、補助額を増額していただいたが、過去の経緯からいうと何千万もの赤字がある中で、江別市からの補助は200万円しか出ていなかったため、そのあたりがあつての、今回の再編合理化に至った

と思う。利用者は、急に便数を減らすことには市民感情として多くの意見があると思うが、乗務員不足について理解いただきたいと思う。

○北川会長

この数年は路線、便数を概ね維持していただいていたが、他の営業所と人員のやりくりをしていると聞いている。生産年齢人口の減少に伴い、働く方の人口も減少しているため、非常に苦しい状況であると思う。また、赤字についても、貸切や他路線の黒字で埋めているということであった。

○佐藤憲明委員

現在は、補助金で運行している路線がほとんどの中で、補助対象外の路線があげぼの発新札幌行である。当初、野幌駅南側を循環するような路線を走らせてはどうかという意見も出たが、現段階では、当社も深刻な乗務員不足ということで、これ以上路線を増やすことができない状況である。また、当社も赤字経営となっており、現在は貸切の方が以前より利益が出るようになってきたため、その収益で赤字を埋めている。

野幌営業所、夕張営業所ともに、来年度に向けて石勝線の廃止などで市外の路線再編もあるため、市内路線はこれ以上増やすことはできないと思う。

○北川会長

中央バス同様、乗務員不足と、貸切バスで黒字を出しながら赤字を埋めているとのことお話であった。夕張市のJR廃止の代替バスは夕鉄バスで行うという方向のため、乗務員も張り付かなければならないというお話しであったと思う。

今回の再編実施計画は、国の認定を受けず、随時、状況により改変していくことが可能のため、ジェイ・アール北海道バスは、引き続き、市民の足としてバスの効率的な、できれば便利になる運行を検討していただきたいと思う。

【質疑等】

○佐藤誠一委員

8ページからの（仮称）循環線に関する記載があるが、専門委員会するときよりもはるかに見やすく、理解できるようになった。その結果、2点気が付いた。

4丁目経由と5丁目経由を分けてそれぞれの系統を記載するのが良いのか。もしパブリックコメントで一般の人が見るとした場合、循環線ということで、先に4丁目経由と5丁目経由のような循環形態があり、そして、4丁目経由、5丁目経由のそれぞれで、通勤・通学のために9ページの系統や10ページの夜間系統があるという記載にすると良いのではないか。

利用者側に立つと、町名・通で分けるよりも、循環線は2種類あり、朝の通勤・通学はこの系統、夜間はこの系統があるということに記載するとわかりやすいと思うので、検討していただきたい。

2点目、一般の人がおそらく知りたいのは、9ページの通勤・通学でいうと、野幌駅に何時頃着くのかということ、また、10ページにある夜間の便は何時頃野幌駅を出発するのか。この想定している時間を記載すると、パブリックコメントを考える手立てになるのではないかと。並べ替えることでもっとわかりやすくなると思う。循環線する矢印についても、もっと太く明記すると良いのではないかと。

○北川会長

理解していただくために、まずは4丁目経由と5丁目経由を載せて、朝、夜間の系統は別に記載した方がわかりやすいという意見が出たので、検討していただきたい。

事務局は、朝、夜間で野幌駅を何時発着になるかの記載について、どの程度可能性があると思うか。

○事務局

ダイヤについては、運行する直前まで様々な検討を重ねなければならないと聞いているが、概ねの何時台くらいまでであれば、イメージを付けることができるような記載を、バス事業者と調整したいと思う。

○北川会長

これは、バス事業者の労務管理にも関係する難しい問題であると思う。事務局は、わりやすく何とかしたいという意見のため、バス事業者と可能な範囲で相談しながら検討していただきたい。

○中山委員

今回の再編計画は、専門委員会に比べてわかりやすくなってきている。さらに、個別の系統にバス停の名称が入っているため、形もわかりやすい。このイメージを持っていただくと、沿線の方々も興味を持っていただけるのではないかと。高野副会長からも話があったが、現在、バス路線がない地域については、今後、路線ができるという情報をどう提供していくかが重要だと思う。

ダイヤについては、少し幅を持たせた形にすると良い。現在、バスについての国の制度で、クリームスキミングというものを見るために、各地域で一定の時間帯別に何回走るかを計画で示すというものがあるが、それくらいの幅で記載すると少しはイメージがつかめると思う。バス事業者と調整し、情報がたくさんある方が意見を聞きやすくなるので、事務局で尽力していただきたい。

○北川会長

専門的な見地からアドバイスをいただいた。乗務員不足を考えると、中央バスでは便数を何割も減便をせざるを得ないということがおそらく出てくると思う。さらに、路線を統合しなければならないことにより不便になる方が出てくる。現状でも不便を感じている方がいるうえに、新たに、バス停が遠くなるなどの不便を感じる方が出てしまう。なかなか解決は難しい話だが、地域の方々に、新しい路線について、乗り方、行先、料金などについて個別にわかっていただくことが利用増につながり、その中で意見をいただきながらバスを良くするための随時の見直しができると思う。

4 その他

○事務局

事務局から、2点の情報提供と今後の協議会等のスケジュールに関する連絡をさせていただく。

まず、江北地区及び豊幌地区における新たな交通手段の導入可能性の検討状況について、昨年12月21日に開催した平成29年度第3回協議会において報告したアンケート結果に関して、江北地区は今年1月22日に江北地区協議会、豊幌地区は2月20日に豊幌両自治会連絡協議会と協議を行った。

江北地区においては、自家用有償旅客運送によるデマンド型交通を今年10月から運行開始することを目指し、運行主体や便数、運賃などの詳細を詰めていくこととしている。現在のイメージとしては、高齢者の通院と買い物に対象をしぼり、利用される方には、会員登録をして3,000円程度の年会費を収めていただき、利用ごとに500円から1,000円程度の運賃を支払っていただく形で、平日のみの運行とすることを考えている。今後、江北地区協議会との協議を継続して詳細の制度設計を行い、来年度第1回目の協議会において、実際の運行計画などについて、ご協議いただきたいと考えている。自家用有償旅客運送の導入にあたっては、運行主体から札幌運輸支局に対して申請を行うこととなるが、申請までに、運営協議会において協議が調っていることが必要となることから、この運営協議会の構成員要件を満たし、地域公共交通網形成計画の検討を行っている当協議会において協議を行うこととしたいと考えている。

なお、来年度第1回目の当協議会は、6月下旬頃を予定している。

豊幌地区においては、もう少し時間をかけて検討をしていくこととしており、再度、運行形態等について、ある程度の方向性を示したうえで、需要調査等のための住民アンケートを行うことを考えている。こちらについては、今後も、当協議会において、検討状況等に関する情報提供をさせて

いただく。

次に、地域公共交通網形成計画の施策に「③誰にでも利用しやすい車両の導入」として「世代や身体の状態に関わらず、誰にでも利用しやすい公共交通を目指すため、車両更新などの機会に合わせ、低床型車両やユニバーサルデザイン車両の導入に努めます。」と記載する案としているが、これに関連して情報提供する。

江別市内に営業所を置くタクシー事業者の協議会「江別ハイ・タク協議会」によると、市内の一般タクシー事業者におけるユニバーサルデザインタクシーの導入状況は、今年1月末現在で、山崎自動車工業での1台となっており、その後、山崎自動車工業、大麻つばめ交通で1台ずつ追加される旨を伺っている。今回、網形成計画の施策として、ユニバーサルデザイン車両の導入に努めることを記載する案としていることを受け、江別ハイ・タク協議会においては、国の補助金を活用しながら、来年3月末までの間に、市内で合計8台のユニバーサルデザインタクシーを導入する計画を作成いただいた。事業者の導入台数内訳としては、安全永楽交通で1台、大麻つばめ交通で4台、山崎自動車工業で3台となる。

最後に、平成30年度第1回目の当協議会については、6月中旬から下旬を予定している。新年度に入ってから、改めて日程調整をさせていただくので、よろしくお願ひしたい。

以上である。

【質疑等】

なし

5 閉 会