

## 令和3年度第2回江別市地域公共交通活性化協議会開催結果（要旨）

日 時：令和3年11月19日 10時00分～11時15分

場 所：野幌公民館 ホール

出席者：川上誠一会長、高野伸栄副会長、竹谷修委員、佐藤元委員、佐藤憲明委員、伊藤毅委員、池田俊次委員、藤岡徹委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、津田直輝委員、渡辺美恵子委員、遠藤雄一委員、久保田一好委員、菅井美恵子委員

※三戸部正行委員、畑中雅嗣委員、菊地和之委員、山崎啓太郎委員、杉浦一秀委員は都合により欠席

※菅田昇幸委員の代理として坂口秀器氏が出席

傍聴者：3名

### 会議概要

#### 1 開 会

#### 2 報告事項

##### (1) 江別市地域内フィーダー系統確保維持計画の認定について

○事務局から説明

本件は、本年6月に当協議会において作成した野幌見晴台線の国の補助要件となる令和4年度江別市地域内フィーダー系統確保維持計画について、この度、国から認定を受けたことを報告するものである。

資料1-1が国から受領した認定通知書の写し。1-2が認定を受けた計画である。

当協議会では、平成30年6月に江別市地域公共交通網形成計画とともに、江別市地域公共交通再編実施計画という計画もあわせて策定した。

この再編実施計画は、北海道中央バス(株)によるバス路線の再編を中核とした市内バス路線の見直しを実施するための計画であり、現在運行している同社の野幌見晴台線は、これに基づき、平成30年10月に新たに運行を開始したバス路線であり、国における補助制度の対象となりうるものである。

このため当協議会では、例年6月に国の補助要綱に基づいて、必要な計画を作成し、国へ認定申請をしている。国から認定を受けた場合、認定を受けた計画と一緒に、北海道中央バス(株)が、補助申請を行う。

計画名のフィーダー系統とは、地域間交通系統と接続する支線系統を意味する。要件としては、既に補助対象となっている地域間幹線バス路線へ

のアクセス機能を有する路線であり、新たに運行を始めた路線である。この運行収支の欠損（赤字額）が補助の対象であり、その一部に補助金が交付される。

資料１－２をご覧ください。本年６月、当協議会における協議に基づき策定した計画である。概要としては、江別市地域公共交通再編実施計画における野幌見晴台線に関する事項を、国の補助要綱で定められた様式に落とし込んだものである。ポイントを絞ってお話しすると、資料を２枚めくった上段、「２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」の項目では、平均年間輸送人員２４万５，０００人を目標に設定しておりこれは、バス再編前の平成３０年９月まで運行していた旧「江別４番通線」と「江別錦町線」を、「野幌見晴台線」に統合した経緯から、旧２路線の平均年間輸送人員を維持することを目指すという考え方によるものである。運行便数は減少しているが、「利便性を向上することにより１便当たりの輸送人員を増加させる」目標でもあることが記載されている。

なお、今年度も新型コロナウイルス感染症の影響により、目標値を大幅に下回ることも想定されるが、令和４年度分計画においては、その落ち込みを回復させる意味合いも含め、目標値を例年と同様に設定している。また、現在のコロナ事情にも配慮し、今年度は、③の事業者における感染症対策の取組を、ホームページ等により紹介する目標を加えている。

最後に、また資料１－１をご覧ください。国からの認定通知書である。「令和４年度」となっているのは、補助制度が１０月から９月という期間で設計されているため、現在運行中の路線への補助は、来年９月末締めで収支を決算し、これに対し、国が令和４年度内に補助金を交付することになるからである。来年９月までの運行の終了後、北海道中央バス㈱が令和４年度の補助金の交付を申請することになる。

また、現在の補助制度の仕組みが変わらないとの前提に立つと、補助要綱は年度ごとに定められるため、当計画も、当協議会において、毎年更新の上作成し、国へ認定申請することとなる。このため、来年６月末までには、令和５年度分の当該計画について、当協議会で協議する予定である。

説明は以上である。

## 【質疑等】

○川上会長

このことについては専門委員会でも議論されたので、その際にいただいた意見などを高野副会長から説明願う。

○高野副会長

この路線は現在3年目であり、10月以降は4年目の運行となる。ここに至るまではアンケート調査などを行い、いくつかの路線について比較検討を行った上で現行の路線が運行されている。

通常ならば浸透するにしたいがい利用客も増加することが考えられるが、今年と昨年度は新型コロナの影響を受けている。地域全体で様々な検討の上作り上げた路線であり、今後は新型コロナの影響も徐々に解消されていくことも考えられるので、事務局の説明にあった目標、乗客数になるように利用していただきたいという意見が出ていた。

○川上会長

各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

(2) 江北地区、豊幌地区におけるデマンド型交通実証運行について

これまでの会議と一部重複するが、経緯なども含め説明する。

公共交通の利用が不便な市郊外部に関し、高齢者や体の不自由な方などの移動手段の確保が課題となっており、当協議会では、既存公共交通を補完する新たな交通手段の導入について検討を進める地区を、江北地区と豊幌地区の2地区とすることを、平成29年3月の会議で確認している。

両地区でのデマンド型交通の仕組みとして、利用者は決められた運行便を乗り合って、目的地に向かうものであり、この視点では、路線バスに似ており、一方、利用者はどの便のどこからどこまで乗車するのかを事前に予約するものであり、その点では、タクシーに似ている。

このように、両者の中間のような制度により、予約のない便は運行せず、また、複数の利用者が1台の車両に乗り合うことで、経費を抑え、路線バスの運行が難し市郊外部において、生活の足を確保しようとする事業である。

なお、この制度のように、タクシー事業者が乗合旅客運送を行うには、国から事業許可を受ける必要があるが、本件は道路運送法第21条に基づく特別な事業許可を受けて実施している。

江北地区では、地元の市民活動団体が事業主体となり、市内タクシー事業者が運行業務を受託する、江北地区デマンド型交通の実証運行が平成30年12月から開始されている。

利用者アンケート等に基づき、制度見直しを行い、令和2年4月からは新たな制度で1年間実証運行を継続したが、コロナ禍の影響もあり、利用が伸びておらず、見直し後の制度検証が難しいため、期間のみを1年間更新し、令和3年4月から制度を変えることなく、現在も実証運行を継続し

ている。

資料 2-1 をご覧願う。

利用実態は少ない状況である。4、5月は前年度と同じ程度の利用があったが、5月中旬に緊急事態宣言が発令されて以降、度重なる蔓延防止重点措置や、緊急事態宣言、そしてその延長と、9月末まで移動自粛等の制限要請の影響もあり、利用が少ないものと思われる。

今後は、ワクチン接種が進んでいること、また、江北地区は、農村部であり、例年冬場利用が多くなるなどから、再び利用が増える可能性はある。

いずれにしても、地元の状況を伺うと高齢化の進行もあり、まずは将来にわたりこの仕組みを維持していきたいという意向があるが、現行の道路運送法第21条に基づく事業許可を受けて行う運行は概ね3年程度ということであり、次年度からの本格運行に向けた制度の検討が必要な状況である。

資料 2-2 をご覧願う。

江北地区では、デマンド型交通の本格運行に向け、地元でのアンケート調査を、実施したところである。

ポイントとしては、アンケート裏面の問5で、現行の会員制度についての項目が設けられている。事業主体に、将来利用のために現在会員になっている方などから、実際利用している会員と同じ会費を払い続けるのは、やはり負担であること、世帯人数が多いところには負担が大きいなどのため、退会したいとの相談もあったとのことから、賛助会員のような制度の導入について、どう考えるかという意見を集約するための項目である。

また、その他にも、現行の乗降場所や運行日、運行時間などについても、意見集約を行った。

それではアンケートの結果につき報告させていただく。

【資料 2-2 別紙に基づきアンケート結果の報告】

以上の結果を踏まえ、今後事業主体、地元、江別市等で見直しを含めた協議をしていく予定である。

江北地区に関しては以上であるが、当該デマンド型交通の運行に係る事業許可は、来年3月31日までとなっており、令和4年度も運行を続けるためには、まずタクシー事業者が乗合の許可を取る必要があることから、現在、タクシー事業者の方で乗合許可取得に向けて準備を進めている状況である。

そして、改めて、タクシー事業者により乗合旅客運送を行うことについて

て、当協議会で協議を整える必要があり、事務局としては、江北地区の意向を実現させるため、令和4年度の運行に関する協議を行う会議を、来年1月に開催したいと考えており、委員の皆様におかれましては次回協議会において、運行継続について協議する旨をご承知おきいただきたい。

続いて、豊幌地区であるが、地元の自治会である豊幌両自治会連絡協議会の内部組織である豊幌デマンド交通運営協議会が事業主体となり、江北地区をモデルケースとした新たな実証運行が、本年6月から開始された。

資料の2-3をご覧ください。

こちらは、地元において利用を待ち望んでいた方も多く、6月の緊急事態宣言下での運行スタートであったにも関わらず、順調な滑り出しとなり、現状としては多くの方に利用いただいている状況である。

9月末まで、日当たりの運行率も月平均6割を超えており、利用者も延べ155人にのぼる。

裏面の利用者数、市街地側、乗降場所別の表からも、行きの便は通院に利用し、帰りの便は買い物先から利用されるのがほとんどである。

豊幌地区については、令和3年6月から令和4年9月までの許可となっており、その間、運行状況については、逐次協議会にて報告させていただき、今後の地元でのアンケート等も踏まえて、来年度、再度、協議会において、その後の運行についてまた協議したく考えており、ご承知おきいただきたい。

説明は以上である。

## 【質疑等】

○川上会長

このことについても専門委員会の中で議論されたので、その際のご意見等を高野副会長から説明願う。

○高野副会長

専門委員会の時点ではアンケートの結果が出ておらず、この結果については議論出来ていなかったが、利用状況など各地区の方の声を聞く機会があったので、いくつかのご意見を紹介する。

まず、このアンケート票の問3(2)会員登録はしているがデマンド交通を利用したことがない人は大変多い。現在は賛助会員制度がないため同じ年会費を払っているが将来的には利用したいけれども今はあまり利用する予定はないという声が実際に江北地区の中での声として出ている現状がある。

次に、アンケートの中では土曜日などの運行便について聞いているが、

日曜日にワクチン接種などの関係のニーズはなかったかというご質問が出ており、事務局からは特段そのような意見はなかったとの回答だった。

さらに、一番後ろにある設問の回答では、どこの場所に止める、何曜日の何時に便を走らせるなどの意見が出ているが、全員が好都合だということはない。アンケートは意見を把握するためには必要だが地元の方と運営者側、行政で様々な場を設けて話し合いをしていくことが利用の向上にもつながり、今後の維持や展開にもなるという意見が出されていた。

最後に、野幌地区等の方からもデマンド型交通についての問合せが専門委員会の委員にあった。江北地区や豊幌地区以外の地区においても今後このようなサービスを導入したいと考えている方が少なからずいるという状況が報告されている。

○川上会長

多様な視点からの問合せや要望が増えてくることが想定されるので、議論させていただきたいと思う。

各委員から質問、意見はないか。

○中川委員

このアンケートは地域で行っているが回収率が低いと思う。出資として出してる人もいればもう少し回答しても良かったと思うが、事務局はどう捉えているのか。

○事務局

今回のアンケートの回収率が37.6%だが、前回2年前に実施した時は32%前後だったので、前回よりは若干回収が増えたと捉えている。たくさんの方に回答していただきたいが、自治会を通して集める場合でも全回収は厳しいこともあり、前回のアンケートよりも少し増えたという部分では、若干関心が高まっていると考えている。

○中川委員

事務局では分からないことも多いと思うが、今後制度を運営していく中で出来るだけ多くの方に意見を聞いた方が良いと思う。

次に、専門委員会でも江北地区の利用者数が少ないという話が出ており、アンケートの回答にも現在は自分で運転出来るや迎えに来るので利用出来ないが将来的には使いたいという意見があった。最後の自由回答欄には、病院のために利用するが帰りの時間が分からないので予約時間より早く終わってしまった場合に待つ場所がないなど、帰りも予約しなければならない制度になっている。自分の買い物などは調整出来ると思うが、病院などは時間が遅くも早くもなる。あらかじめ30分、1時間前ならば予約変更が出来るなど考えても良いと思うので検討事項ということで入れていただ

きたい。

○事務局

前回のアンケート以降に制度が変わっており、予約した復路便に限っては発車1時間前までならば時刻を変更出来る。

例として、14時の便で予約している方が遅くなる場合、13時まで15時や17時の便にしたいと連絡をしていただくと時刻を変更することが出来る。逆に、15時の復路便を予約していたが早く終わる場合、13時までに連絡すると14時の便に振替えることが出来るので、当初よりは復路便に関しては利便性が増している。

いずれにしても今回受けたアンケートの内容を踏まえて、地元と運営事業者、市で合わせて利便性向上に向けて協議していきたいと考えている。

○中川委員

今後、制度として今回アンケートにあったことは出来るだけ改善したらよいと思う。

社会福祉協議会では生活支援体制整備事業を行っており、地域の集まりなどを推奨する形で職員が話を聞いている。江北地区の時にも要望があったが、集合場所まで行くのが大変だという意見も多かった。江北地区で利用が少ないならば何ヶ所か集まる場所を決めて、えみくるまで来られるようにするなど、今後利用者を増やす中のひとつの方策として検討事項に入れていただきたい。

○川上会長

他に各委員から質問、意見はないか。

○津田委員

高齢者と接する機会が多いが、デマンド型を理解してない方が多いと感じている。周知方法として説明会や自治会を通じてと説明があったが、定期的に説明の機会はあるのか。

○事務局

両地区のスタート段階についても、それぞれの自治会を中心として自治会の会員の方に集まっていただき、機会があるごとにデマンド型交通についての説明会やアンケートなどで制度周知に努めてきている。会自体として会員を増やすことが必要なので、そのような場面では都度都度周知を行っている。

江北地区についてはアンケートの中にもあったが、車の方が便利なので現段階ではあまり必要ない方が将来的には自分たちも利用したいので無くなっては困るため、制度が無くならないように努めたいという意向が強い。

一方、豊幌地区は待ち望んでいたのだからかなり利用者がいる。コロナ禍で

も利用があるので、収まった際にはさらに利用が増えると思込んでいる。

○津田委員

両地区ともに市内で有数の高齢化が進んでいる地区なので、1回2回では理解出来ない方が非常に多いと思う。会員を増やしていくために継続的に分かりやすい説明をするなどの方法を取れると良いと思う。

○川上会長

事務局ではさらなる周知の工夫をしてほしい。

他に各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

### (3) 次期公共交通計画について

江別市では、平成28年度に当協議会を設置し、その協議を経て平成30年度に現行の江別市地域公共交通網形成計画を策定している。現行の計画期間は5年間であり、令和5年6月までであり、その後の新たな計画策定に向けた協議が必要となる。それに当たり、法律内容等で修正が加わった点もあり、今回はまず簡単な説明をさせていただきたいと思う。

資料3の1ページ目をご覧ください。

この資料は、計画策定に関しての根拠法となる地域公共交通活性化再生法について、制定や改正などの変遷を説明したものである。

法律は平成19年に制定され、平成26年に法改正があり市町村における公共交通に関する方向性を定めるために必要な地域公共交通網形成計画の規定が設けられ、また、その計画に基づき、地域公共交通再編実施事業についても規定が設けられた。

そして、一番下の令和2年改正ではこの計画名も変更となり、地域公共交通全体の方向性を示すいわばマスタープランである地域公共交通網形成計画は地域公共交通計画という名称となった。

そして、地域公共交通計画の作成については、市町村の努力義務とされた変更点がある。

次に、資料3の2ページをご覧ください。

この資料は、地域公共交通計画のポイントを説明したものである。

まず、この計画は地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランという位置付けになる。

計画のポイントであるが、資料一つ目のひし型では、作成にあたってはまちづくり施策や観光振興施策と一体性のとれた内容とすることがポイントとされている。

次のひし形では、一部だけではなく、地域全体を見渡した総合的な公共



交通ネットワークの形成などに努めた内容にするよう、またそれを考える際には、次のひし形にあるように従来の公共交通サービスに加えて、多様な交通サービスの組み合わせも検討を行うこと。そして、それらを検討するにあたっては、次のひし形、いろいろな関係者が集まった協議会が中心となり、連携しながら作成することなどである。

さらに、その計画の進捗状況がきちんと目で見てわかるように、利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と、毎年度ごとの評価、分析等も努力義務化されている。

また、報告事項（１）の地域内フィーダー系統の補助金については、今後はこの地域公共交通計画が策定されていることが補助要件の前提となってくることから、市内のバス路線を維持確保するためには絶対に必要な計画となる。

次に、資料３の３ページをご覧ください。

この資料は、地域公共交通計画等を策定するにあたり、必要となる各種データ収集、アンケート実施などにかかる費用を国が支援する地域公共交通調査等事業について説明したものである。

地域公共交通計画や、地域公共交通利便増進実施計画の策定に関しては、そのかかった費用の２分の１を国が補助するというもの。市町村が作成する計画の場合、上限額は５００万円までとなっており、１０００万円の計画であれば、半分の５００万円は国が補助してくれるという内容である。

江別市でも、公共交通計画策定にかかる費用については、この国補助を活用することを考えている。

次に資料３の４ページをご覧ください。

この資料は、計画策定費用について、国の補助金事業を活用する場合の計画策定等にかかる主なスケジュールをまとめたものである。

表の一番左が国の流れ。真ん中が地域協議会における手続きの流れ。一番右がその手順を行う基準となる時期となる。

来年度から本格的に計画策定の準備を進めて参るが、来年度計画策定にかかる費用の補助を要求するためには、今年度から申請手続の準備が必要となる。

今後、国の方で実施方針が決定して、来年度の要望調査が来るのが今年の１１月～１２月の時期となる。

その後は、主に事務局での動きとなるが、国に対して交付申請を行い、決定は年度明けの５月下旬頃となり、実際に国の補助金を使っての事業開始は６月上旬頃からとなる。ここから、バスの乗降調査や市民アンケート調査などを実施しながら、まずは現状分析、また、現行計画の検証作業な

どを続け、現状の課題を洗い出し、新たな方針を検討していくこととなる。

令和4年度内に計画の案を策定し、国補助を使つての事業はここまですなり、令和5年度にパブリックコメントを実施して、最終的には令和5年6月の当協議会で計画を完成させたい考えである。

今回策定するのは、まずはマスタープランたる地域公共交通計画である。方向性を固めるこの計画を検討していく中で、再編等に関連するような意見等については、あわせて集約検討を行いながら、マスタープラン作成の後に改めて具体化に向け検討していく想定である。

なお、前回計画策定時同様、計画策定には、その道に精通したコンサル会社にも協力をいただきたいと考えており、翌年の2～3月、つまり今年度中に計画策定に係るコンサル事業者を決定する予定である。

現段階では、道内でもこれまで実績があるような事業者によるプロポーザル形式を想定しており、この部分も含め、計画に係る詳細な内容については、また次回の専門委員会及び協議会で改めて説明をしたい。

説明は以上である。

## 【質疑等】

### ○川上会長

次期公共交通計画について、専門的な見地から本委員でもある札幌運輸支局の久保田委員から補足等願う。

### ○久保田委員

今、事務局から説明のあった通りである。

昨年11月に活性化再生法という法律が改正になり、地域公共交通計画を全国、全自治体、北海道では179市町村すべての市町村で策定することが努力義務化された。

江別市においては、前段の地域公共交通網形成計画において説明のあった通り、平成30年から計画期間を5年間として、すでに計画を策定している。努力義務化された地域公共交通計画は読みかえ規定のもと、江別市においてはすでに地域公共交通計画は策定済みであるという考え方ができる。

また、事務局から説明のあったフィーダー系統確保・維持の為の補助金との連動化も新たに法律改正で加わり、令和6年10月からの事業については、この地域公共交通計画の策定をしなければ補助金を受けることが出来ないということになる。

江別市の地域公共交通計画の計画期間の終了時期が令和5年の6月なので、切替のタイミングで新たな地域公共交通計画を策定していくことでク

リア出来ると考えている。

資料 2 枚目の計画のポイントで注目していただきたいのは、ひし形の 3 番目、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せという部分である。国交省では輸送資源を総動員して地域の足を守っていこうという言い方をしている。バス、タクシーに加えて白ナンバーの活用、自家用車、福祉バス、スクールバス、場合によって商業施設が運行しているバスも組合わせた交通体系の構築も考えていく必要がある。

続いて、資料の 3 ページ目の調査事業について、地域公共交通計画を策定するための補助金になる。江別市は活用を検討しているということだが、補助率 2 分の 1、500 万円が上限となっている。昨今、法律改正もあり、全国の自治体で公共交通計画を策定するために、この調査事業を活用するところが増えてきている。国では予算の範囲での補助ということになり、昨年度から若干の査定が入っている状況なので、その上限額 500 万円は参考という形で見ていただきたい。

○川上会長

同じく、専門委員会でも議論されたので、高野副会長から発言願う。

○高野副会長

資料 3 の 2 ページ目、計画のポイントの最初のひし形にもあるが、これまでは住んでいる方の地域の足を守ることに焦点が当てられていた。それだけではなく、江別市内の観光地を訪れる足、モビリティそのものが観光の目玉になるような検討もあったらよいのではないかという意見が出ていた。

次に、計画のポイントの四つ目のひし形になるが、計画を策定する上ではこれまでの網形成計画の振返りや多くの人々が興味を持ち、たくさんの方が参加できるような体制の中で楽しく将来を語れるような形で、議論できるような場をぜひ作っていただきたいという意見が出ていた。

○川上会長

各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

### 3. その他

○川上会長

各委員から質問、意見はないか。

○久保田委員

一言お礼になるが、江別市においては従前から新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用していただいております、市内の交通事業者

に対して支援を実施していただいていることについて、この場を借りてお礼を申し上げたいと思う。

○川上会長

他に各委員から質問、意見はないか。

○鈴木委員

高野副会長から楽しく将来を語れる交通計画を今後作っていききたいという発言があったが、その通りだと感じている。免許を返納した人の中で今後バスを利用したいと考える人が増えていくことを考えると、これから作る計画の中に様々な人たちの声が反映されて出来ること、出来ないことが出てくる。様々な人が他人事にせず自分たちの交通網を納得しながら作ることが出来ると良いと思う。この場だけで決めることではないので、そのような広がりを持てると良いなということを感じ、2点お聞きしたいことがある。

1点目、免許証を返納している人の割合はどのくらい増えているのか。

2点目、江別駅のバス停を水道庁舎の前に移したことにより、利用者の中で不便など混乱していることがあるのか。または、スムーズに運行しているのか。

○川上会長

まず、江別駅長である伊藤委員発言願う。

○伊藤委員

質問のうち2点目の方に対する答えになるが、バス停を移動したことによる混乱というものはない。

久しぶりに訪れた方からレイアウトが変わったことによるバス停の場所などの質問を窓口で承ることはあるが、従前に比べて明確に分かれたので一度使うと逆に分かりやすくなった印象は駅の係員含めて抱いている。さらに良くするための方法については、私どもの一存では申し上げにくいこともあるが、この場のように関係者が揃う場面もあるので、江別駅として出来ることは協力させていただきたいと考えている。

○川上会長

免許証返納について江別警察署坂口氏から発言願う。

○坂口氏（菅田委員代理）

免許証の返納について、手元に資料がないので細かな数値はわからないが、2、3ヶ月前に資料を見た感じでは、年間江別警察署管内で200人程度の返納があったと記憶している。

私たちは転勤があるが、200人はなかなか多い数値だと思った。田舎は1人返納してもらうまでに何回も出かけてお願いするが、江別市の場合

は自主的に家族の方に連れられて来る方が多い。

理由としては、田舎は交通が不便なので運転するしかないことがある。

反対に、札幌市はさらに返納が多いと思う。

江別市は札幌市まではいかないが、田舎よりは返納する人が多いので地域の公共交通機関の充実度によって決まってくる。警察でも努力して返納を呼び掛けているが、あくまでお願いであり、効果がそこまでないので交通機関の拡充が非常に大事だと思っている。

○川上会長

事務局の方から何かあるか。

○事務局

様々な意見があると思う、市としての課題も郊外部だけではなく市街地でも高齢者が増えているので、交通の足が必要だという意見もある。意見を集約して新たな計画を策定する際には、また当協議会で議論し、なるべく利便性の高い、供給可能で調整が取れる調和した計画を作っていきたいと思っている。

○川上会長

他に各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

○川上会長

事務局から連絡事項等あるか。

○事務局

次回の江別市地域公共交通活性化協議会専門委員会と協議会の日程について、ここで案内させていただきたい。

専門委員会は、来年1月12日水曜日午前10時から市民会館21号室、協議会は1月26日水曜日午前10時から市民会館小ホールを予定している。各委員においては、時節柄多忙だと思うが都合の調整をよろしく願いしたい。

## 8 閉会