

令和2年度第1回 名張市地域公共交通連携協議会 議事概要

日時 令和2年7月13日(月)

午後1時30分より

場所 名張市役所 庁議室

出席者：(敬称略)

(1) 委員

室谷 芳彦 (美旗地域コミュニティバス運営審議会 会長)
深山 桂右 (深山運送有限会社 名張エフバス営業所 所長)
古谷 久人 (薦原コミュニティバス運営委員会 会長)
滝川 晋 (代理出席、ほっとバス錦運営協議会)
前川 尚三 (緑が丘コミュニティバス運営協議会 会長)
杉本 公也 (国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会 会長)
川端 邦裕 (三重交通株式会社伊賀営業所 所長)
川瀬 和也 (株式会社メイハン 常務取締役)
谷本 浩司 (名張市都市整備部 部長)

(2) オブザーバー

中平 恭之 (近畿大学工業高等専門学校 准教授)
鈴木 博行 (中部運輸局三重運輸支局主席運輸企画専門官)
福田 富彦 (薦原コミュニティバス運営委員会)
三瀬 幸綱 (緑が丘コミュニティバス運営協議会)
島田 光夫 (美旗地域コミュニティバス運営審議会)
藪井 喜己 (国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会)
作田 久 (三重交通株式会社伊賀営業所)

(3) 事務局

都市整備部都市計画室3名

1. 開会

2. 議事

※会議進行の都合上、議事の順番を入れ替えています。

(2) 市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の見直しについて

(3) 国津コミュニティバス「あららぎ号」の見直しについて

(合わせて事務局より資料に基づき説明)

会長 ナッキー号が使用するバス車両を大型化します。運行は次年度からの予定にしていますという話と、あららぎ号の基本的な部分を変えていきたいところがあると、要望が出ています。あららぎ号につきましては、デマンドにするか、バス停の設置、路線の延長は公共交通会議の承認が必要ですので、企画・要望が正確なものが出たら次の公共交通会議で審査を受けるということです。

事務局 もう少し検討に時間が必要なので、今年度については1回目の公共交通会議の開催を8月に予定していますが、その次の会議の段階でかける予定です。

会長 この件につきまして、ご意見を伺いたいと思います。何かございますか。あららぎ号はかなり大きな動きかと思えます。

委員 そうですね。これに至ったのは、長瀬地区は既存の三重交通のバスが走っていますが、つつじが丘のスーパーに買い物に行きたいということがあり、長瀬地区から要望書がきたこと、中学生の通学利用についても前々から言われていましたので、それも含めて全面的にやろうかということで事務局の方と進めているところです。ただ、運輸支局の承認などもいりますので、本来はなるべく早い方がいいのですが、動けていない部分もありますので、早めをお願いしたいと思います。

会長 そうですね。いくつかポイントがあるので、企画を早いところ出してやった方がいいでしょう。

委員 ダイヤ改正も考えていますので、なかなか時間の配分が、我々は車で動いている部分がありますが、コミバスに乗って時間配分を考えていくと思ったらダイヤを作るのが難しいところもありますので、事務局にお世話をおかけしています。

会長 市といろいろ調整をしていただいて、また市も協力してください。よろしく願いいたします。他にございませんか。

オブザーバー ナッキー号の車両大型化で、現在は定員33人で、こんな言い方は失礼ですが、定員オーバーで運行していたということですね。1便あたりの利用者数が35名とあり、現実では定員オーバーで運行しているのが想定できますが、どうなんでしょうか。

事務局 決してそういうことではなく、この人数が一度に乗っているわけではありません。

オブザーバー なぜ聞いたかという、この数字であえて大型化する理由がすっきりしないなということと、運行経費が今1,900万強ですが、大型化してどれくらいに増えるのかということもあり質問しました。

事務局 まず、現在運行するにあたって、区間によって満員乗車になっている状態ですので、定員オーバーというわけではございません。ですが、ご利用いただいている方は高齢者が基本となっています。バスを運行するにあたって、立って乗車いただくことについてはもちろん問題はありませんが、安心して安全で運行してもらうためには高齢者の利用が多いということもございますので、できるだけ着座をしていただきたいということから、車両の更新をするにあたっては、大型化が必須であろうかと考えています。現時点で同じ規模のバスを運行しようとする、現在の座席数14よりも少ない車両しか切り替えができなくなってしまうので、それでは更新するにあたってよろしくないと思いますので、中型車両への切り替えを考えております。なお、委託経費につきましては、委託先の三重交通と詰めていくことになります。

オブザーバー 運行経費は若干増えるということですか。

事務局 三重交通と協議させていただいているところですが、現時点で申し上げられるのは今までは専用車両で運行していましたが、三重交通の現有車両の中での配車状況の中で運行されますので、そういった点では費用は抑えられるのではないかと考えています。

会 長 いずれにいたしましても、公共交通会議での承認を取らないといけませんので、手続きを粛々と進めていただきたいと思います。他にないようでしたら、次の議事に進みたいと思います。

(1) コミュニティバスの事業評価について

事務局 事業評価の進め方は、それぞれお手元にごございます事業評価シートにつきましては各協議会の方で令和元年度の取組や総合自己評価について記入していただいているところです。それぞれの運営協議会の方からご発表いただきまして、それぞれ皆様からのご意見をいただくようなかたちで進めさせていただければと考えています。できる限り説明は簡易にさせていただきます。ご協力お願いいたします。

<ナッキー号>

事務局 利用者数については、運行開始以来若干の増減はありますが近年は増加傾向にあり昨年度については一昨年とほぼ同数で利用数は推移しています。事業評価について、取組としては例年と同様のことをしていますが、サービス水準に関することではナッキー号と三重交通バスや地域コミバスとの乗継割引制度について検討しましたが、運転手の負担増加などの課題もあり、引き続き検討していきたいと考えています。利用促進につきましては例年同様各種イベントにおきましてバスの展示やお絵かきバスなどの実施をしました。また、イベントなどを通じて集めるケンコーマイレージポイントのナッキー号乗車券への引き換えについても実施しています。その他、財政面に関しては協賛企業を募集し、4者の協賛をいただいています。また、その他として前年度から継続して市内6つの主要施設へ向かう全バスを一覧にした行き先別時刻表などを作成し、利用者がより広く利用できるような情報提供をいたしました。総合自己評価として、利用者は前年度とほぼ同数となっています。日常生活の移動手段として必要不可欠なものと市民に認識されており、現状において市街地循環の役割を十分に担っていると考えます。今後利用環境の向上のためには車両の大型化の実施と乗継利便性の向上の検討を進めていくことが必要だと考えています。

会 長 ナッキー号について、今のように発表がありました。何かご意見がございましたら。

オブザーバー 収支率が最低になっていますが、何か原因はありますか。

事務局 昨年度、通常の経費に加えてナッキー号の車両で大きな故障があり、その部分について市として必要な負担をさせていただきました。そういった関係で例年よりも経費がかかっているところです。

オブザーバー それを差し引いた場合には若干良くなっているということですか。

事務局 ほぼ同等と考えていますが、委託料も人件費の増加ということで上がっていますのでなかなか好転することはないです。

会 長 ナッキー号は基本的に市の基幹になるバスですが他のコミュニティバスとの乗り継ぎの事案が今後出てくるかと思えます。時刻の調整等、以前から話は出ていますが、各コミバスがナッキー号に繋いでいこうという傾向もありますので、その際には時刻の調整等ができればと思えます。ですが、時刻の調整にも公共交通会議の承認を取らないといけません。したがって各路線ももちろん、時刻の調整をするのであれば早めに手を打っていただいて時刻の変

更をしていただけたら幸いです。我々路線を持っている立場の大きな課題というのはジョイントをどうしていくかが1番かと思います。バスが大きくなるということで楽しみにしているのですが、協議会の意見としては今先生がおっしゃったことや私が申し上げたことなどをまとめ、次回の時には意見のところを発表させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

<あららぎ号>

事務局 あららぎ号についても市の運行ということで事務局よりご説明いたします。あららぎ号につきましては国津地域において運行されるコミュニティバスです。利用者数については推移の中で大きく減っているところは平成25年に国津小学校が閉校したことに伴い、小学生の利用が無くなった関係で減少しているところです。それ以降乗車数は1日7名から8名程度で推移しています。ただ、国津地域ともお話をする中で人口減少や高齢化等の問題もあり、見直しを進めていこうというところです。事業評価シート内の取組として、サービス水準に関することとして高齢利用者の乗降時について運転手により若干の補助をしているところです。また、基本的には国津地域とつつじが丘を結ぶ路線を運行しているものですが、つつじが丘バス回転場における乗換接続が円滑にできるよう運行時間を調整しています。利用促進に関することについては、生産年齢人口の減少が著しく高齢化も進んでおり、運行開始当初とは地域の実情が変わってきていますので、実情に合わせた見直しが必要です。現在その見直しについて検討を進めているところです。自己評価として、利用者は若干増えています。固定客で新たに利用しようとする住民の方は少ない状況です。沿線の病院への停留所設置や一部路線の延長についての要望がありますので、実情に応じた見直しを進め、利用者の利便性の向上と新規利用者の獲得につながるような見直しを行いたいと思ひます。

会長 あららぎ号について何かご意見ございませんか。先程の事業の見直しの素案を見せていただきますと、あららぎ号は寺田病院や長瀬の集会所まで路線を伸ばしたりあるいは中学生の通学用に使いたい、最終的にはデマンド方式も視野に入れているということで低迷気味である中で、新しい方向を見ておられるということで非常に楽しみにしております。今後の数字を見ていって喜ぶことができればいいなと思ひます。先生どう思われますか。

オブザーバー 僕は前々から言っていますが、定時定路線である必要はないのかなとずっと思ひて、1便当たりの利用者数が少ないところがありますので、おそらく定時定路線にしない方が使われている方の利便性も上がるのではないかなと思ひます。そのあたりも地元でまた話し合っただいてということになるかなと思ひます。

会長 そうですね。デマンドも視野に入れているということなのでこの辺を骨にしてやっっていくのも1つの方法でしょうね。

オブザーバー ただ、安易にデマンドにしてしまうと今度利用者数が減ってしまうというのが多々あるので、どういう運行をしていくのか決めたいうえで、やっていかないと単にデマンドにするだけでは危険性もあります。

会長 はい。課題の多い路線かなと考えます。

<ほっとバス錦>

オブザーバー 会長が欠席しておりますので、私の方から説明いたします。運行データを見ていただいたら

わかるように平成29年度から令和元年度までは約700人前後年間減っています。そこで、昨年小型車両に変更をしましたがあまり効果は出ていないというのと、評価シートに書かれているような状態です。そこで今年新たなルートで運行し始めたのですが、それもコロナで頭打ちで、対前年度比で5割ほど減っており6月でやっと3割減に戻ってきたところですが、去年までは何とかやりくりできたのですが、今年のような状況が続くと運行自体が難しい状況に至りつつあります。どこも乗車人数は減っていると思いますが、それについて今晚会議を開いて検討し、案をひねり出したいと考えています。

会 長 何かご意見ございますか。

委 員 これは令和元年度の評価ですので今年度のことは書かなくていいのでは。

オブザーバー 評価シートには出ていません。

オブザーバー 感染症は昨年度の3月くらいからですかね。

オブザーバー 昨年比で5～3割減ほどです。今年、新たにビバホームに乗り込んだのですが、ちょうどコロナの影響でさほど効果は出ていません。

会 長 名張へ入ってきて鴻之台や希中央を回るので、その辺で新規の利用者を集められたらどうかという考え方もあるかと思えます。

オブザーバー それも考えていますが、現行のルートは乗車人員が年々減っているのが現状です。これから先も同じかもっと悪い状態になるのではないかと思っています。運行しはじめたころは本当に車に乗れない人がたくさんいたのですが、現在はお年寄りも車に乗る方がほとんどでどうしても乗れないという人しか利用していません。イベントも年に1、2回しているのですが、今年はそれも厳しいと思いますので、頭抱えていても仕方ないので何とか打開策を考えようかという会議を今日招集しています。

会 長 去年に車両など新しい体制にされたのですがその効果がまだ見られていないということですね。せっかく走っているのに延長などどこか複合施設に入れることなど考えていますか。

オブザーバー そういうことも考えていますが…。

会 長 地域の補助金も結構な額になっているみたいなのでその辺ひとつ頑張ってください、よろしく願いいたします。

<コモコモ号>

オブザーバー コモコモ号ですが、事業評価シートの中では利用者そのものは横ばいです。3月はコロナの影響が出ていますが、月平均10人、年間で120人くらい減っています。運行経費につきましては、消費税の増税分でそれ以外の経費はほとんどかかっておりませんので、委託料がほとんどです。裏面の評価シートについてですが、サービス水準に関することは前々から検討している路線の延長ですが、なかなか実現は難しいです。利用促進の取組は取り立てて記載するような活動はありません。財政面につきましては企業への協賛金の依頼を引き続き行っています。地域づくり委員会からの方も資金援助をいただいてなんとか運行しています。その他の活動としては、5年に1回の事業の実費弁償の届出を上野税務署に提出しました。また、薦原小学校の3年生でコミュニティバスの授業ということで、授業そのものと乗車体験に協力をしました。人数は少ないですが、100円の料金をいただいて乗っているので、15人くらいはその人数が占めています。総合的な自己評価ですが、結局近鉄プラザは閉店

していったん落ち込んで頑張ったら戻るかなと思っていたら一度離れたら戻ってくれないのかと思っています。利用者の要望としては土日運行とか毎日増やしてとかそういう意見がほとんどで、資金面的に難しく、それ以外でできることと言えばナッキー号との接続の見直しくらいしかできないのかなと思っています。具体的には桔梗が丘からの帰りの便はナッキー号との接続の時間ロスはほとんどありません。逆に行きの便で若干余裕があるのでそこをたとえ3分でも5分でも調整するかというところなんです。そうはいきましても、免許のない方が乗っていたのを今は免許がある方が多くなってきたのですが、なくなってしまうと全く公共交通が無くなってしまいますので何とか継続できるようにしていきたいと思っています。

会 長 何かご意見ございますか。奈良県境まで行っているバスですが、何分広く地図上でも凸凹が多いです。例えば鶴山だったら人家の無いところを約1キロ以上走って村に入らないといけません。その村自身が30～40戸くらいの集落です。完全な陸の孤島になっているような村へ入っていますが、それも火曜と金曜しか入っていません。便数もたくさんではありません。私もはたっこ号をしています。便数の少なさは感じますね。やはりそのへんも大きな課題として考えられて、地域づくりの補助金から35万円出ています。地域づくりの交付金というのは、住民1人に対していくらかといった人口の比率で計算されています。そうすると1人ひとりに権利があると考えると、我々執行していく側については難しいところはあるにしろ、いろんな努力はしていかないといけないと考えます。前から、薦原と美旗は隣ですので、一緒にやろうかと古谷会長ともお話をしている中でそんな時期が見えているのではないかなと考えます。コモコモ号はオークワの場所が変わりましたが、停留所は変えますか。

オガザバー 今のところ変える予定はありません。

会 長 美旗は中に入れようと思っています。

オガザバー もしあそこを経由すると、回り込むのであと3、4分時間がかかります。それがネックになってきます。桔梗が丘駅に行きたいのにとか、さつき台に帰りたいという時にぐるぐる回られると、というのがあります。一部の方は今までのところからも乗っていただいているので、あえてそちらに回してまで、と思います。

会 長 乗車率はどうですか。

オガザバー 乗込み調査の時に1、2人乗りました。また乗込み調査がこの秋と聞いていますので、実際に乗ってくれているかどうかも見たいと思います。

会 長 そうですね。隣接地域と相談できることは相談して相乗効果が得られたらいいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

<みどり号>

委 員 人数は回復傾向にありますが、完全には回復していません。お金も他所みたいにかけていません。去年やったことはこんな狭いところでは書ききれませんが、書けるだけ書いています。ぎゅーとら、セイムス両店長と相談して連携をしました。ナッキー号との乗り継ぎを4便に乗り継げるように変更しました。それから学童向けの乗り方教室を蔵持小学校の2年生に対して毎年行っています。ハイキングでは今年は矢川に行きました。「みどり号通信」を年に6回発行し、状況をお知らせしています。ところがあまり読んでいないようで、2割程度です。みどり号の委員の方もあまり乗っていないようなので乗ってくださいということで啓発

しています。年間を通じて状況調査をして、乗っている人とお話をしてどうしたらいいのかと調べています。去年は近大高専とうちと名張市でアンケート調査を行いました。財政面ですが、自治会からの補助金を増やしてくれということで275,000円にしてもらいました。経費もなるべく節減しまして、ボランティアからも持ち出しを増やしました。経常利益が164,285円で、剰余金が359,273円となっています。コロナが出ましたが、減った分はこれで賄えるかなと思っています。ぎゅーとら、セイムス開店で買い物客が増加したが復元していません。コミバスの運行方法は、限界に来ていて、これ以上は税金の無駄遣いですので、いい加減やめたいと思っています。大阪で立ち上げていた研究会でのシェアリングエコノミー、ライドシェアの論文が完成したので、名張市と三重交通へ渡しています。先日先進的な取り組みをしている京丹後市を訪問して、なかなかいいシステムだなということでこれも名張市と三重交通、三重県にも報告しています。自己評価、私は10年以上しており、かなり疲れてきていますので、200点にしています。もうこれ以上のことを無給のボランティアに要求しないでくれ、何とか名張市の方でもいろいろと考えてくれと思っています。私も年をとって80歳以上になったのもういい加減にしてくれと思っています。また下に意見を書いてください。

委員 大変ですね。連携協議会ですが、抽象的な云々ではなく、例えばみどり号にしてもコモコモ号にしてもみんな考えて建設的なものができたら1つの大きな意義になると考えます。やはりそれは行政と我々と一緒に考えて先生にも相談に乗っていただいて何かいい方法を、ただなくすわけにはいかないの、その辺も視野に入れて考えていかないといけないと思います。走らせなければいけないけど、走らせれば走らせるほど負担しているという結果です。人にも負担がかかっている。

委員 乗っている人は喜んでいますよ。

委員 教えてもらいたいのですが、ボランティアの持ち出しを増やすというのはどういうことですか。

委員 バスに乗るとお金を払わないといけません。乗降調査するのもお金を払っています。それにあちこちに行って旅費がたくさんかかっています。そういう意味です。

委員 前々から話が出ている緑が丘と桔梗が丘西とさつき台、あの辺がぐちゃぐちゃとしていて別ルートで2本走っているだけで、1つに引っ付けてこっちはこっちで分けたらいいのではないかとも思います。そういったこともそろそろ視野に入れながら…。

委員 それは私も何度も考えましたが、その前に条例を変えてもらわないといけませんので、名張市にお願いしたいと思います。

会長 この会議から要望をかけてもいいではないですか。また相談します。市から出ている300万円の補助金は、広域的な利用ができません。エリアが決まっています。それがネックになっています。緊急課題ですね。協力をして緑が丘のみなさんと薦原のみなさんを助けましょうということですね。

<はたっこ号>

オブザーバー 令和元年度の評価ですが、平成30年度と比較して乗車人員は7,767人から8,908人と1,141人増加しています。このうち、運賃免除者は平成30年度は1,653人だ

ったのが元年度は2,086人と407人増加しています。これは障害をお持ちの方や福祉施設の方の付添を含め乗車回数がかなり増えたと考えられます。運賃収入ですが、平成30年度は利用者が6,114人で1,222,800円でした。元年度は利用者が6,822人で、運賃収入は1,364,400円と人数は708人増え、運賃収入は141,600円増加しました。収支率で言うと、30年度は30.6%でしたが元年度は34.4%とかなり上がっております。1日平均の利用者数は31.7人から36.5人に増えています。1便当たりでいうと、4.0人から4.6人へ増加しています。次にサービス水準に関するのですが、雨ざらしのバス停ばかりなので、各バス停にバス停の屋根の設置を計画し、見積もりもできてほぼできる態勢まで来ています。しかし、何分高額な費用が必要になりますので、順番での設置とさせていただきます。オークワ西原店様が、店舗を移転され、コミュニティバスを敷地内に乗り入れる予定です。現地確認も終わっているのですがコロナの影響で予定が少しズレています。やるのは間違いありませんが少し遅くなっています。それと、桔梗が丘の郵便局の前にバス停を設置してほしいという要望がありますので、これと同時に検討していきたいと思っています。次に利用促進に関することは、私ども美旗市民センターの地域サークルの方などに開催利用時にぜひ使ってくださいと利用の促進をしています。財政面に関することでは、余裕もありますので、企業などからの協賛金は予算計上しておりません。その他利用者様の要望意見としてやはり帰りの便数が少ないということと、ナッキー号との連絡が悪いとの意見がありますので、これをずっと引きずったままですが、どこを主力に接続させるかという問題が出てきますので、検討している最中でございます。総合自己評価としましては、利用者数も前年度比1,141人となり、地域に根付いているのではないかと思います。利用される方が、時刻表を勘案してうまく利用されていると思われます。運賃免除者が大幅に増えているのは、地域に福祉関係施設がたくさんあるので、それが大きく影響しているのではないかと思います。最後に、今年はコロナで3月くらいからがたつと落ちています。今年度の統計を見ていると4割くらいは落ちているのが現状です。

会 長 何かご意見ございませんか。少し補足しますと、最初に運行業者に対してこれだけしかお金がなくて、これだけでどうにかしてと社長に泣きついてよし、地域の方でやろうということでスタートがかかったのですがあまりにも安いなということで今年少し業者に余分にもらっていただけるように予算計上をしまして、運営協議会の承認もいただきました。まずはいつものコース、いつもの時間にいつもの赤いバスが走っているところからスタートをかけたというところですが、路線を線路から東側のコースを増やしたのですが、思うほどその方は上りがないです。これからかなと思いますが、なかなか難しいので粘っていかないといけないと思います。1日のうち何回かは空気だけを運ぶこともあるようです。でもそれをやっておかないと次が無いということで、粘り強くやっていきたいと思っています。ずっと見ていただいたらわかりますように、収支の基本事項のところ補助金以外の収入は、美旗は0になっています。あとはみなさんいくらかかかっていますが、美旗は市役所からの補助金と売り上げのみです。お金がだいぶ貯まってきまして、停留所の屋根を作ろうとしています。値段が高いです。停留所を50～100mくらいずらすことで、公共施設やそれに近いものがあって、屋根のついているところがあればそこへバス停を移し、そこを使わせてもらうというの

も視野に入れて考えています。偶然うまいこといきました。最初は空気を運んでいるだけと言われました。ですが粘ってやっていった結果かなと思います。ありがとうございます。コミュニティバスの事業評価について、一通り終わりました。これまででご質問ございませんか。ないようでしたらその他の項目に入りたいと思います。先生いかがですか。

オザバー コロナの影響で言われているのですが、病院利用がおそらく減ってきていると思います。減ったということは、病院利用除いてもかなり減っていると思います。ただそれでも住民の方は生活ができていますので、必要最低限の公共交通の利用で生活できるという可能性もあります。そうでなくて公共交通を使うともっといろんなところに行けてもっと利便性もよくて、というところもあると思うので、そういったことも考えていかないといけないですし、コロナの影響で減って、利用が戻ってくるのはかなり遅いか戻らないかということがいろんなところで言われていますので、もうそれを念頭に置いていろんな計画を立てていかないといずれ戻ってくるという楽観的な考えでは期待外れになってしまうかと思います。若干減ってしまうということは見えていただいて今後の計画を立てていった方が賢明かと思います。

会 長 ありがとうございます。先生が言われたようにコロナの影響で世の中が低迷しているのですが、コロナのせいにはいけない気もします。この時期を1つひとつ乗り越えてこのような生活環境が当たり前になってくるとも視野に入れて企画していくというのも大事なかなと思ったりもします。ありがとうございました。3番のその他の方、事務局からお願いします。

3. その他

わかりやすい停留所名の設定について

(事務局より資料をもとに説明)

会 長 事業所の名前が変わってバス停名もかわるといのは仕方ないかなと思います。はたっこ号のはなしですが、田原のバス停は三交田原になっていますがこれは無理にこの名前にしました。保育園がこども園になったといのは仕方ないですね。ネーミングライツの部分については何年に1回かで変わる場合もあるので、できればナッキー号は青少年センター前、総合体育館前とした方がいいのではないかと思います。それからあらざぎ号の保育所小学校前といのは閉校しましたが、国津の人はみんなあの小学校を出ていたりもしますので、小学校前といのがあってもいいかなと思いますけどね。運行主体の方と相談をして、まあどちらでもいいのではないかと思います。変えるのにお金もかかりますので。とりあえずは、わかりやすい名前にしてくださいという話ですね。他にその他の方向がありますか。

事務局 本日追加で運輸支局のほうからバステータ活用について、説明をお願いいたします。

(三重運輸支局より説明)

委 員 これは概略版はないのですか。60ページのものしかないのですか。

オザバー 60ページです。概略版はないです。必要な部分だけ抜粋していただければと思います。

会 長 ありがとうございます。またご活用いただければと思います。その他ございませんか。

(事務局より事務連絡)

会 長 長時間にわたりありがとうございました。これにて連携協議会を終了します。