

令和3年度さいたま市地域公共交通協議会 第3回バス専門部会

議事録

□ 日時：令和4年1月28日（金）10時00分～12時00分

□ 場所：新都心ビジネス交流プラザ A会議室

□ 配布資料

- ・次第
- ・名簿・席次表
- ・資料1 令和4年度収支率等の取扱いについて
- ・資料2 コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について
- ・資料3 AI オンデマンド交通サービス実証事業
「みそのRED タクシー」
- ・資料4 柏崎美幸町地区 AI デマンド交通実証実験
運行エリア拡大について
- ・参考資料1 令和3年度さいたま市地域公共交通協議会
第2回バス専門部会 議事録

□ 出席者名

- ・交通ジャーナリスト 鈴木 文彦
- ・国際興業株式会社 運輸事業部 次長 中村 浩幸
(代理：細川 正大)
- ・東武バスウエスト株式会社 運輸統括部業務課 課長 山科 和仁
- ・西武バス株式会社 計画部 部長 関根 康洋
- ・一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会 事務局長 藤田 貢
- ・国際興業労働組合 中央副執行委員長 美濃浦 優孝
- ・さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 家崎 清子
- ・さいたま市自治会連合会 会長 松本 敏雄
- ・さいたま市老人クラブ連合会 副会長 高桑 稔
- ・公募市民 小野 行俊
- ・公募市民 高田 博
- ・公募市民 戸村 順子
- ・さいたま市 都市局 都市計画部 部長 篠崎 靖夫

1. 開会

【事務局】

- ・ 令和3年度さいたま市地域公共交通協議会第3回バス専門部会を開会する。
- ・ 本日の資料について、確認する。

(資料確認)

- ・ これより議事に移らせていただく。進行については、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程により部会長が議長となるため、鈴木部会長にこれからの会議の進行をお願いしたい。

【鈴木部会長】

- ・ 広島において、自治体からの委託を受けて運行しているバスや離島航路で、乗務員が家族の感染により濃厚接触者となったことで、乗務員の確保ができずに減便せざるを得なかったと言う話を中国運輸局から聞いた。特に離島航路は離島の生活に直接関わっているため、より深刻である。都市部においても同様の問題が生じる可能性があり、このような状況が発生した場合にどこをどのように減便すればよいか、非常時には即座に対応を切り替えられるよう、事業継続計画を新たに作成する動きが出てきている。様々な業種にコロナの影響が出ているが、生活交通においても明らかに影響が出始めている。さいたま市では、まだ減便といった事態は発生していないと思うが、今後検討が必要になる可能性もあるため、そういった考え方も念頭に置いた上で議論を進めてまいりたい。
- ・ さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程により、議長を務めさせていただく。まず、委員の出席状況について事務局より報告をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 委員の出席状況について、本日は、16名の委員中13名の方が出席されている。したがって、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程による委員の過半数に達しているため、本日の会議は成立することを報告する。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立した。次に、会議録の署名委員を決めたいが、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会運営規程により、私から指名させていただく。今回の署名については、藤田委員、家崎委員、以上お二人をお願いしたいと思うが、よろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ それでは、藤田委員、家崎委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので、ご署名をよろしくお願ひしたい。続いて、本日の会議の公開について諮りたい。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺いたい。

【事務局】

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する案件はない。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局から、本日は非公開事項に該当する案件がないとのことであったので、本日の会議を公開で行いたいが、よろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ それでは、本日、会議は公開とする。事務局は、傍聴者について報告をお願ひしたい。

【事務局】

- ・ 本日の傍聴者はいない。

【鈴木部会長】

- ・ それでは、傍聴者なしということなので、このまま議事に入る。
- ・ 本日は議事を2つ、報告事項を2つの順に進めさせていただく。まず議事1の「令和4年度収支率の取扱いについて」事務局から説明をお願ひしたい。

2. 議事

(1) 令和4年度収支率の取扱いについて

【事務局】

資料1「令和4年度収支率等の取扱いについて」の説明

【鈴木部会長】

- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大状況が読めない中で、こうした判断は難しい状況であり、どこの地域でも苦勞していると思う。昨年末から今年1月にかけて、このまま収束する可能性が見込まれていた中、感染者の急増といった劇的な変化が生じたように、先が読めない状況である。そのような場合の取扱いとして、いくつか方法が考えられる。例えば実証運行中の路線に関して言うと、一つ目は、実証運行を続けながら、状況が見通せる時期が来てから判断する方法、二つ目は、一旦実証運行を中止した上で、状況が改善してから再開する方法である。経験上、一旦中止をしてしまうと、市民主体で一生懸命に計画・利用促進活動をしていた地域では、モチベーションが非常に低下する結果となる印象である。そういった意味でも、事務局の「令和4年度の収支率等は参考値扱いとすること」「実証運行期間を1年間延長すること」という提案は、先行きが見えない中で、考え得る一つの方法ではないか。一方、いつまでどっちつかずの態度を続けるのか、という見方もあるかと思うので、今後議論していきたい。

【松本委員】

- ・ オミクロン株は今までの株と異なり、感染力の強さが如実に現れている。私が所属しているさいたま市自治会連合会でも、会議の開催は必要最低限に絞り、理事会は中止にした。オミクロン株は若い世代に感染が広まっているのも特徴で、市の職員の感染事例も聞いている。学校や幼稚園・保育園でも学級閉鎖や学年閉鎖、休校が増えており、非常に大変な状況である。子供が感染すれば、家族は濃厚接触者となってしまうため、あらゆる場面に影響が出ているのが実態である。コロナは変異していくため、こうした状況がいつまで続くのか、先が見えない中であるため、今回の事務局の提案はもったもだと思う。一方、部会長が先ほどおっしゃった通り、バスやタクシーの運転手への感染拡大については、私も懸念をしている。それぞれご苦勞されている従業者様も多いとは思いますが、感染防止対策を講じながら、十分気を付けて取り組んでいただきたいと思います。

【小野委員】

- ・ 基本的には事務局の提案通りにするほかないと思う。

- ・ 改善運行中の路線が実証運行から本格運行に移行する際の要件として、実証運行実施前の実績の収支率を上回る必要があったと思う。この場合の「実施前」とは平成 30 年度という認識で合っているか。

【事務局】

- ・ ガイドライン上は平成 30 年度が実施前ということになるが、令和元年度から 3 年にわたって参考値として扱ってきたため、事務局内でも、このまま現状のガイドライン通りに運用するのが適切か、判断できかねる状況である。令和 5 年度の扱いについては事務局で検討のうえバス専門部会に諮らせていただく。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局が言ったように、参考値として扱ってきた期間が長いため、どこを基準に判断するか、議論が必要かと思う。

【事務局】

- ・ 事務局内でも、コロナ禍において収支率のみで単純に評価して良いのか悩んでおり、参考値扱いを続けてきた。しかし、これまでの積み重ねで公費負担がかなり大きくなってきているため、いつまでも同様の対応を続けることは難しいと考えている。
- ・ 今後は、全国的な利用状況やさいたま市内の利用状況を参考に指標を検討し、本格運行への移行有無等を議論させていただければと思っている。

【小野委員】

- ・ 承知した。この場で別途議論をしていただきたい。

【関根（康）委員】

- ・ 本件に関しては事務局提案に賛成である。部会長から話のあった事業者の状況は実際に生じていて、西武バスでも都内の路線において一部減便が予定されている。今後も三段階程度、段階的な対策を検討している。感染対策には注意しているが、今回は家庭内の子供の感染の影響が大きく、現時点で都内営業所では 10 名程度、職員自身は無症状であっても自宅待機を強いられている。世間の基準よりも西武バスは自宅待機の期間が長いことも影響しており、都内の一部営業所では減便を予定している。稼働していない高速バスや貸し切りバスの運転手を出向させる等の対応により路線バスの運転手を確保してきたが、労働時間が法定労働時間を超えてしまう職員が発生してしまったことから、やむを得ず、減便という手段に踏み切った次第である。当社としても、できる限り生活交通の維持に努めているが、大変厳しい状況であることはご理解いただきたい。

【松本委員】

- ・ これほどコロナ禍が長期化すると、状況が変わってくる。コロナが収束した

際にコロナ禍前の利用水準まで戻るか、どのような変化が生じるか、調査・分析した上で判断することが極めて重要だと思う。

- ・ 社会福祉協議会と連携して、高齢者にはできるだけ外に出て友達を作って健康に努めてほしいと呼びかけたいところだが、コロナ禍で実現できない。一人暮らしの高齢者にボランティアを派遣して食事を作ってもらう取組も行っていたが、それも2年間実施できていない。すると、ボランティアに登録してくれていても、実際に活動できないため、辞めたいという声が出てきている。こうした施策でさえも、コロナの影響で変わらざるを得ない状況が生まれてきている。ぜひ、コロナが収まった状況についても、様々な角度から分析できる調査をしていただき、それをもとに部会で議論した上で一定の方向性を打ち出すことが必要と思う。

【鈴木部会長】

- ・ 松本委員のおっしゃる通りと思う。このあとのガイドラインの話にも関わりますが、社会状況が変わると評価の仕方や基準の考え方についても再度議論せざるを得ないだろう。具体的な時期は現時点で何とも言い難いが、然るべき時期に、そうした議論をしたうえで、基準や判断について議論を詰めていきたい。

【事務局】

- ・ ご意見踏まえて、引き続き検討作業を続けていきたい。

【鈴木部会長】

- ・ では、令和4年度収支率の取扱い等については、事務局提案の通りに進めてもよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ では部会の結論は事務局提案の通りとする。事務局には、今回の結果を地域公共交通協議会に諮っていただくよう、お願いします。

(2) コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

【事務局】

資料2「コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について」の説明

【鈴木部会長】

- ・ 前回までは、来年度中を目途にガイドラインの改定を行う予定で議論していたが、コロナ禍でガイドラインに則り判断することが難しい状況であり、議事の(1)においても時間をかけて検討した方が良いとご意見をいただいたところである。来年度中と期限を決めて無理やりガイドラインの改定内容を確定したとしても、後々実態と合わなくなることが懸念される。場合によっては来年度以降まで検討を延長することも念頭に置きながら、腰を据えて議論できればと考えている。今回はコミュニティバスのコンセプト、役割、位置づけ、路線バスとの共存の在り方について、意見があればお伺いしたい。

【高田委員】

- ・ 交通空白地区等は元々人口が少なく、今後も収束していく地域だと思う。小さいパイを奪い合うようでは、公共交通事業として成り立たない。日本の公共交通は民間が運行していることもあるため、ある程度行政が指導しながら、事業者も住民も持続可能な形で運用できる形態が望ましい。例えば、コミュニティバスをフリー乗降制にする、AIを活用する、メディアをうまく活用して利用者層を拡大するといった工夫も視野に入れて今後検討していただきたい。

【事務局】

- ・ 高田委員のご指摘の通り、小さいパイを奪いに行くと路線バスに影響が出てしまう。市内の路線バスを守っていくことも我々の役割の一つと認識しているため、運行事業者と連携しながら、小さいパイを奪うのではない形を探っていききたい。また、コミュニティバスや乗合タクシーの導入に拘らず、多様な対応策を検討していききたい。

【小野委員】

- ・ ガイドラインの議論では、地域公共交通を木に例えて、「路線バスは幹」「コミュニティバスは枝」「乗合タクシーは葉」という話があったが、「補完」の言葉の元々の意味合いは何か。国の考え方には「整合性」という言葉もあるため、はっきりさせておきたい。
- ・ 例えば、プロ野球の世界では、「正捕手」と「控え捕手」があり、これは補完の関係である。補完と言っても、その中には積極的補完と消極的補完があると個人的には考えている。正捕手が怪我や不調の時に、控え捕手が補完するのは消極的補完にあたると思う。一方、正捕手が年間を通じてコンス

タントに大活躍できるようにするために、事前予防策として積極的に控え捕手を出場させることは、積極的補完だと考えている。

- ・ コミュニティバスが路線バスの積極的補完をするためには、どのようにしたらよいだろうか。これを一つの論点としてご議論いただきたいと思う。
- ・ 積極的補完の一案として、コミュニティバスないし乗合タクシーと路線バスとの結節がある。これにより、路線バスとコミュニティバス等が Win-Win の関係になれないかと考えている。例えば、自分の知り合いのお年寄りは大宮駅に行くことが多いが、どこかで西武バスに乗り換える必要がある。また、孫が遊びに来る際は与野のイオンに連れていきたいが、直接連れていける手段が無いため実現できない。コミュニティバスとイオンを経由する路線バスを加茂川団地辺りで乗り換え可能とすることは、そういった方のニーズとしてあると思う。うまく結節できれば、コミュニティバス運賃 180 円だけでなく、路線バス運賃 180 円も創出できる。結節点におけるメリットを何か打ち出すことはできないかといったことなどを含めて、補完のあり方について、ここでみなさんと議論をしていきたい。

【鈴木部会長】

- ・ 補完の意味として、①足りないところを補う意味、②路線バスが果たせない役割を補う意味、③同じ機能を持つものを代替する意味の3つが挙げられる。昔、国鉄が導入した東名ハイウェイバスは、新幹線の補完という位置づけであった。同じ都市間の旅客輸送を行う機能を果たすという意味では③にあたるが、新幹線を補えるよう別の役割を持たせるという意味で、②にも捉えられる。いずれにせよ、「補完」という言葉だけで表現した場合、誤解を招くことも考えられる。現段階で結論を出す必要は無いものの、今後も議論していくべきと認識している。事務局から意見があればお願いしたい。

【事務局】

- ・ 資料2でバスの分担率を2%とご説明した。割合で見ると少ないように思われるかもしれないが、量で見ると1日に約12.5万人程度の方に利用されており、決して少なくはない。人口減少・少子高齢化社会の進展により、今後さいたま市全体の収入減少が見込まれる中、市民の方への移動手段のサービス水準を維持しながら、様々な公費の用途について、行政全体で議論・検討していくべきと認識している。一方、モビリティ・マネジメントによって、交通手段を転換することは可能と考えている。移動をマイカーに頼っていた人が公共交通に転換することで、公共交通の分担率が上がり、結果として公共交通が持続できるようになると考えている。具体的な方法としては、高齢者の免許返納講習や学校教育等を通じた活動を想定しているが、それに限らず様々なアプローチを取っていきたい。

【戸村委員】

- ・ コミュニティバス等の存在価値はとても大きいと思う。コミュニティバス等は地域住民から必要だという声が挙がって路線ができたという経緯があるため、地域住民はその地域交通というサービスを受けたいのだと分かる。これからの時代は少子高齢化であり、免許返納が進んでいくと予想される中、地域住民は広域的な路線バスではなく目的地が地域のニーズに合っていて、かつ、タクシーよりも安価であるコミュニティバス等を利用したくなるのは必然である。今後、高齢者や子育て世帯がどこかに行きたくなくなったときに、地域の公共サービスとしてのコミュニティバスや乗合タクシーが形を変えたとしても存在していることは重要ではないか。

【篠崎委員】

- ・ 「補完」には足りない機能を補う意味と代替する意味があると部会長がおっしゃっていたが、現状さいたま市内のバス利用は路線バスが99%、コミュニティバス等が1%であり、コミュニティバス等は前者の役割を担っていると考えている。
- ・ この先、コロナ禍の中で新しい生活様式が浸透すると、在宅勤務が増えて、従来よりも公共交通を使う人が減り、路線バスについても影響がでてしまう。市としては、路線バスを急に廃止されると非常に困るので、そうなった場合には、路線バスの代替機能をコミュニティバス等が担わざるを得なくなるものの、それは誰にも望まれないと思っている。さいたま市としては、コミュニティバス等が足りない機能を補う形で持続可能な公共交通機関にしていきたいと考えている。
- ・ さいたま市としては、路線バスと、競合するコミュニティバスの双方を同一事業者で運行してもらえれば、パイの奪い合いにはならないと考えている。そうすれば、利用者目線からは、路線バスとコミュニティバスの違いは感じないだろう。
- ・ こういった案を検討していくにあたり、さいたま市の場合は大手のバス事業者が路線バス事業に複数参入しているため、コミュニティバスとの連携は難しいと考えている。ただし、今後は路線バス事業も安泰とは言えないため、多方面から分析する必要があると考えている。バス専門部会中で、事務局からはコミュニティバス等のデータを提供しているところではあるものの、市内路線バスの利用状況を把握するためには、民間路線バスのデータも可能な範囲で共有いただき、一緒に議論することも考えられないかと思っている。
- ・ 「コミュニティバス等と路線バスなど既存交通との共存（Win-Win の関係）の可能性」に関しては、MaaS の考え方を導入すれば、地域住民が路線バスとコミュニティバスを隔たり無く使えるのではないかと期待している。地域住

民の方にも、本当は直接コミュニティバスで駅に行きたいけれど、路線バスと競合するため実現は難しい、という背景もご理解いただいている。市としては、路線バス事業者と Win-Win の関係を築いて地域の公共交通を維持していきたい考えである。

【松本委員】

- ・ 今までの背景を踏まえると、自然と各エリアで担当する事業者は決まってくると思う。お互いがプラスとなる形で路線バスが維持できる方法について、さいたま市に関わっている事業者同士が一度ざっくばらんに話せる機会があると良い。
- ・ 住民側には、いつでも身近に路線バスやコミュニティバスを利用できる環境を整えてほしいという強い要望がある。それを踏まえると、このコロナ禍という危機を好機と捉え、改めて大手バス事業者と行政が意見交換や協議をし、互いに共存・共栄できるよう取り組んでいただきたい。そうすることで、違った角度からのご意見も出てくると思うし、地域への情報提供が進むことで、地域組織の判断がしやすく、自治会連合会でも支援しやすくなるというメリットがあると思う。

【鈴木部会長】

- ・ 私も事業者と行政の橋渡しをして協議する場を作っている立場だが、そうすることで信頼関係が構築されて、本音を出しつつ議論ができるため、間違いなく良い方向に進むと言える。そうした機会を検討いただくことは必要と思う。

【関根（康）委員】

- ・ さいたま市ほど交通理念がしっかりしている自治体は少ない。これだけ鉄道網が発達している中でバスをご利用いただいているのはありがたいことだと思う。民間からすると何かと競合と言いがちであったが、補完と競合のバランスを取っていくしかないと思う。バスがなくても暮らせる人もいるため、交通に関しては、市民全員に平等にサービスが行き渡ること、平等の負担になることはありえないと思う。
- ・ 武蔵野市のムーバスがコミュニティバスとしての成功事例となったことで、全国に 100 円のコミュニティバスが広がったが、西武バス管内では、できるだけ路線バスと共存していきたいという考えから、100 円のバスは無くなった。
- ・ 民間の路線バスも維持が難しい状況であり、赤字路線も多く、仕方なくギブアップしていく他ない地域もある。こちらとしても、自治体と協力しながら生活路線を存続し、利便性向上に努めたいと考えている。市としても難しいかと思うが、例えの一つとして、利用者の絶対数が少なくなる地域から西武

バスの折り返し所まで無償で運んでいただき、目的地まで西武バスへ乗り換えて利用してもらうことで、一日あたりの交通費の負担を軽減することなども考えられる。

- ・ さいたま市は広いため、地域と「何が必要か」を議論し、輸送力とバランスをとっていくことが必要である。さいたま市では、この場に限らず、バス事業者と行政の議論の場は設定できるため、できるだけ情報を提供しながら議論していければと思う。
- ・ 最新の西武バスの利用状況をお伝えすると、昨年9月から12月までは回復傾向が見られていたものの、今年1月は昨年9月あたりの水準まで逆戻りしている。

【鈴木部会長】

- ・ 路線バスとコミュニティバスの共存の事例として紹介されている、回転方向を工夫した事例は板橋区の事例かと思うが、これに関して、細川委員代理から何かコメントがあればお願いしたい。

【細川委員代理】

- ・ 該当する事例では、元々路線バスが運行していた方向が時間帯ごとに片方向のみであったため、朝時間帯など、下赤塚駅に行くのに遠回りしなければならない利用者も居た。板橋区から、逆方向も運行してもらいたいという要望をいただいたため、コミュニティバスとして逆方向を運行することになった事例である。共通定期券の導入も相まって、利便性が向上した。
- ・ 国際興業でも、昨年12月までは回復傾向にあったが、1月24日から収入がコロナ以前と比較して7割弱まで落ち込んでいる。理由はまん延防止措置の発令により、外出が減ったためと考えている。コロナ禍が2年経過したことで、企業努力によるネットワークの維持にも限界が生じつつあり、今後も何とも言い難い状況である。

【鈴木部会長】

- ・ ガイドライン改定については、現状を踏まえても慎重に議論をしていく必要がある。本日の意見も踏まえたうえで、事務局でも検討していただいた上で、引き続き議論していきたい。

3. 報告

(1) 美園地区 AI デマンド交通運行状況について

(2) 柏崎美幸町地区 AI デマンド交通実証実験 運行エリア拡大について

【事務局】

資料3「AI オンデマンド交通サービス実証事業 『みその RED タクシー』

資料4「柏崎美幸町地区 AI デマンド交通実証実験 運行エリア拡大について」の説明

【事務局】

- ・ 前回のバス専門部会で、中村委員より、AI デマンド交通についてもその運行内容を地域公共交通協議会に諮るべき、という御意見があったことに関して、事務局から方針を申し上げる。
- ・ AI デマンド交通の実証運行にあたっては、利用状況等を踏まえて柔軟に短いスパンで運行計画を検討し、データを集める必要がある。そのため、実証運行の間は地域公共交通協議会の審議事項とはせずに、関係事業者と十分に議論した上で、運行計画や利用状況をバス専門部会での報告とさせていただくことをご了承願いたい。

【鈴木部会長】

- ・ 以前にも申し上げたことだが、実験のための実験にならないように留意されたい。今回報告された2つの事例は、きちんと実証のための実験となっているため、そのような心配はないと思っている。
- ・ 他の地域で実証されつつあるが、都市部で AI デマンド交通を導入する場合に想定されるターゲットは子育て層ではないか。子どもや荷物を抱えていた状態ではバスを利用しにくいいため、そこをカバーするのがデマンド交通の一つのあり方ではないかと考えている。従来型の公共交通が使いにくい一定の層が、うまく公共交通を使える仕組みが構築できるのであれば、一つの意味あることと思う。このような事実を明らかにすることが、美園地区における実証の一つの成果だと考えている。
- ・ 柏崎・美幸町地区では、公共交通のサービスレベルがどのように変化するか、コミュニティバス等導入ガイドラインの検討対象にならない地域をどのように扱っていくかという観点で、効果検証の意義があると考えている。きちんと効果検証・報告いただいで、推移を見ていければと思う。

4. その他

【松本委員】

- ・ 西区にある市民医療センターの患者や病院関係者から、病院敷地内にバスの発着所を設けてほしいという声が挙がっていると病院側から聞いている。感染拡大してくると、診療所では受け入れを断ることが多くなり、病院に行かざるを得ない人が増えてくる。対象となる事業者は西武バスと国際興業だと思うので、行政が中心となり、病院関係者も交えて検討されてはいかかがか。

【鈴木部会長】

- ・ 乗り入れ可能性や安全性といった具体的な議論は別途必要と思うが、大きな医療機関への乗り入れのアクセスは全国的にそういった方向に改善が進んでいる。そうしたご要望があったということで、事務局には調査検討をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 地域公共交通計画に関して、一点ご報告させていただく。昨年に地域公共協議会で、地域公共交通計画素案を取りまとめていただき、年度内に確定する予定としていたが、目標指標を再検討した上で、改めて地域公共交通協議会にお諮りしたいと考えている。目標指標は、令和12年までは市内の人口が社会増となる予測と、昨今の新型コロナウイルス感染症による影響も踏まえて整理してまいりたい。

5. 閉会

【事務局】

- ・ 本日も議論いただいた、令和4年度の収支率の取扱いに関しては、3月23日開催予定の地域公共交通協議会にお諮りする。
- ・ 今年度のバス専門部会は今日が最後になるが、来年度のバス専門部会については、6月から7月頃の開催を予定しているので、日程が決まり次第、ご案内させていただく。
- ・ これをもって、令和3年度さいたま市地域公共交通協議会第3回バス専門部会を閉会する。

以上