

令和元年度 第1回磐田市地域公共交通会議 議事録

|      |   |
|------|---|
| 日時   | 令和元年5月31日(金) 午前9時30分から11時10分  |
| 場所   | 磐田市役所 西庁舎3階 302・303会議室  |
| 出席状況 | <p>委員</p> <p>会長 川口 宗敏(静岡文化芸術大学名誉教授)</p> <p>副会長 水野 勲(磐田市自治会連合会副会長)</p> <p>寺田 幹根(磐田市議会議長)</p> <p>小松田 始(中部運輸局静岡運輸支局)【代理】</p> <p>山崎 友寛(静岡県交通基盤部都市局地域交通課)【代理】</p> <p>古山 康德(磐田警察署交通課)</p> <p>三浦 洋一(静岡県袋井土木事務所企画検査課長)</p> <p>鈴木 亨(袋井市総務部)</p> <p>大杉 美智子(元いわた女性市民会議委員)</p> <p>鈴木 隆之(磐田商工会議所専務理事)</p> <p>山下 六機(磐田市老人クラブ連合会副会長)</p> <p>杉山 美智子(磐田市民生委員児童委員協議会理事)</p> <p>小野田 剛久(遠州鉄道株式会社運輸業務部長)</p> <p>佐野 弘幸(秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長)</p> <p>杉浦 一徳(遠鉄タクシー株式会社取締役営業本部長)</p> <p>田中 友親(遠州鉄道労働組合副執行委員長)</p> <p>高田 眞治(磐田市副市長)</p> <p>事務局</p> <p>袴田自治市民部長</p> <p>地域づくり応援課: 磯部課長、新井主査、岡本主任、大沼主任、神谷主事</p> |
| 傍聴者  | 3人  |
| 議事内容 | <p>・協議事項</p> <p>議案第1号 磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について</p> <p>議案第2号 デマンド型乗合タクシー「お助け号」の指定施設の追加について</p> <p>議案第3号 退出意向申出路線について</p>  |

|        |   |
|--------|---|
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 報告事項<br/>デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況等について</li> <li>・ その他</li> </ul>   |
| 発言者の記録 | 要点記録  |
| 録音の有無  | 有   |
| 会議記録   | <p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ<br/>(川口会長)<br/>本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。さて、本日の会議は、協議事項及び報告事項がございます。協議事項としては、3点ございまして、1点目は国の補助金申請に必要な計画の策定に関するもの、2点目はデマンド型乗合タクシーの指定施設の追加に関するもの、3点目は遠鉄バス路線退出意向申出路線に関するものについてご協議いただくものです。<br/>また、報告事項としては、デマンド型乗合タクシー利用状況の報告があります。<br/>今後の磐田市の公共交通にとって重要な案件でございますので、皆さんの活発なご意見をお願いします。</p> <p>3 新任委員の紹介</p> <p>4 説明事項<br/>○磐田市地域公共交通会議の概要について<br/>○磐田市のデマンド型乗合タクシーの概要について</p> <p>5 協議事項<br/>本日は全委員18人中17人の出席であり、要綱第5条第2項の規定により過半数を満たしているため本会議が成立することを報告。<br/>○議案第1号 磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について<br/>(事務局)<br/>磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について、2ページ目以降に国へ提出する所定の様式がありますが、容量が大きいため1ページにまとめま</p> |

した。昨年と大きく変わるところはありませんが、2 ページの 2(1) 事業の目標値を変更してあります。それでは、資料の 1 ページ目をご覧ください。

要旨としてはデマンド型乗合タクシー福田線及び磐田中央線の運行内容が、国の補助制度の交付要件に該当するため、地域公共交通会議での合意が必要とされる「地域内フィーダー系統確保維持改善計画」を策定するものです。

交付要件としては 4 つあります。1 つ目は 幹線バス系統を補完すること、2 つ目は幹線バス系統等へのアクセス機能を有すること、3 つ目は新たに運行するものであること、4 つ目は地域公共交通会議による議論を経た計画に基づき実施されるものであることです。デマンド型乗合タクシーは、地域間交通の役割を担う遠州鉄道の主要バス停や J R 磐田駅等を運行目的地とすることにより、幹線バス系統等のフィーダー＝枝葉としての役割を果たしています。

補助申請対象期間は令和 2 年度（元年 10 月～2 年 9 月）、3 年度、4 年度の 3 か年分となります。

事業の目標は、直近の数値を参考に設定しました。福田線においては、一日当たりの利用者数 7.0 人（※29 年 10 月～30 年 9 月は 6.7 人）、交通結節点（主要バス停、J R 磐田駅・御厨駅）利用者数 は、220 人（※29 年 10 月～30 年 9 月は 212 人）としています。一日当たりの利用者数は、直近の半年間で 6.5 人でした。令和 2 年 3 月より、御厨駅が開業することから、新規利用者が増加することを見込み、7.0 人としました。交通結節点の利用者数も同様に推計し、220 人としました。

磐田中央線においては、一日当たりの利用者数 20 人（※29 年 10 月～30 年 9 月は 14.8 人）、交通結節点（主要バス停、J R 磐田駅）利用者数 800 人（※29 年 10 月～30 年 9 月は 383 人）としています。一日当たりの利用者数は、平成 30 年度から土曜日の運行を開始したことやお昼・夕方の便を追加したこと、利用対象年齢を引下げたこと等により、直近半年間で大幅に増加しており、今後も現在の利用状況が継続することを見込んで 20 人としました。交通結節点の利用者数も同様に推計したところ、直近の半年間で約 400 人でしたので、800 人としました。

効果としては地域内フィーダー系統を確保・維持するとともに、民間路線バスが利用できない区域を解消し、高齢者など交通弱者の日常生活に必要な交通手段が確保されることがあげられます。

以上、簡単ではありますが、フィーダー系統確保維持改善計画の策定について説明させていただきました。よろしく申し上げます。

（議長）

ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

（寺田委員）

福田線と磐田中央線以外の路線は補助金交付要件に該当しないということ

か、それとも補助制度を利用するという判断をしなかったのか、概略だけ教えて下さい。

(事務局)

フィーダーの対象として、福田線と磐田中央線のみをあげておりますが、それ以外の6路線につきましては、交付要件を満たしていないので申請しておりません。理由としましては、竜洋線については制度導入前から運行していたため対象外であり、豊岡線を含む5路線については、計画策定期と運行内容決定時期の関係から、要件を満たさなかったという経緯があります。

(静岡県地域交通課)

後ほど説明がある報告事項の資料とこちらの事業目標・効果と一緒に確認していたのですが、例えば、1ページ目の地区別利用者数が、福田線は29年度1,712人、磐田中央線だと2,259人については利用者数としてはかなり多いと思いますが、どのようにカウントして目標値を設定してあるのか教えて下さい。

(事務局)

地区別利用者数がトータルの年間利用者数になりますが、フィーダーの数字は交通結節点への利用者数になるので、駅やバス停への利用をデータとして集計した中での数字になります。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

○議案第2号 デマンド型乗合タクシー「お助け号」の指定施設の追加について

(事務局)

議案第2号をご覧ください。「指定施設」の追加になります。磐田中央地区内の指定施設に「レモン歯科」、磐田東部地区内の指定施設に「ふたばクリニック」を追加します。なお、地区内の運賃につきましては変更はございません。この会議で合意が得られましたら、令和元年8月からの運行に向けて、ホームページ等でお知らせしていく予定です。

指定施設の追加については、その都度、公共交通会議に諮っていきますが、次の公共交通会議まで日が空いてしまう場合は、利用希望者の利便性を考慮し、書面決議で行う予定ですのでご承知おきください。以上で、説明を終わります。よろしく申し上げます。

(議長)

ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(寺田委員)

指定施設を追加するときは、行政の判断で追加するのか、それともアンケート等利用者の声を参考に追加するのか、判断の仕方を教えてください。

(事務局)

病院については、利用者からの声もありますが、新しく開業した病院に対してはこちらからも情報収集や指定施設追加への確認をし、了承が得られれば会議に諮っていきます。両サイドから情報収集している形になります。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

#### ○議案第3号 退出意向申出路線について

(遠州鉄道株式会社)

城之崎線『浅羽系統』、中ノ町磐田線『袋井系統』、磐田市立病院福田線『山梨系統』について、平成31年3月29日に退出申出しました。別紙1ページ目をご覧ください。城之崎線につきましては、磐田駅から東新町住宅を經由しまして、袋井市浅羽中学までの路線のうち、東新町よりも袋井寄りが退出になり、いわゆる東新町止まりになります。運行回数については、平日7往復、土日については5.5往復になります。中ノ町磐田線につきましては、4月から岩井にある磐田営業所から袋井駅・車庫までは夕方の1便のみ、0.5回になっています。磐田市立病院福田線『山梨系統』につきましては、従来どおり病院までは運行しますが、病院から山梨までは平日の朝1便のみ、0.5回になっています。退出時期につきましては、2019年10月を予定しております。理由については、利用者の減少と極度の運転手不足のより、路線バスを維持するのが難しいためです。

3ページを見ていただくと、退出区間については、赤線になっています。城之崎線については、東新町までの路線は維持しますので、東新町から新出までは約500メートルあり、その分を歩いていただくことになるとご不便をおかけすることになります。中ノ町磐田線については、磐田駅18:46発、磐田営業所19:00発でして、現在この先の利用は全くないといった状況です。磐田市立病院福田線については、山梨7:24発、磐田駅8:16着の便が、磐田市立病院発になりますので、山梨から磐田市立病院まで廃止になります。磐田市の区間ですと、笠梅・笠梅原の区間が廃止になりますが、この便の利用者数は日に

もよりますが、2～4人利用があります。全く同じではありませんが、秋葉バスが磐田駅に向かって概ね同じルートを運行していますので、そちらにご乗車いただき、現在帰りの便はありませんので、利用者にご連絡させていただきます。磐田市民の方については、ご不便いただくことは事実ですが、概ね影響が極めて少ないというところがございますので、申し訳ありませんが、ご理解いただければと思います。

こちらの3系統については、袋井市区間を走っている部分が多いものですから、袋井市さんの公共交通会議でも進めさせていただいておりますので、そちらもお含みいただければと思います。

先日3月の会議では従来の委員の皆様にはご報告させていただきましたが、今回新しく委員になられた委員の皆様には、その時にお配りした資料を事前にお渡ししてありますので、詳細についてはそちらをご参照いただければと思います。

(議長)

ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(静岡県地域交通課)

3・4ページ目において、空白地域になりうるところについては、今までの利用者や地域の方に対して、退出をどのように周知していますか。事業者だけでなく、市もエリア内の空白や代替方法をお伝えしていますか。

(遠州鉄道株式会社)

城之崎線の新出については、利用者がほぼいないのが現状だが、利用者がいて履歴があるものについては、こちらから広報することが可能です。磐田営業所から袋井間については、実際の利用者はゼロですので、実際の利用者に対しては広報する術がないというところです。磐田市立病院福田線については、2～4人の利用がありますので、その方にはお知らせします。退出するというのを広く周知するという観点では、磐田市さん・袋井市さんとどのように進めていくか協議していくことになるかと思えます。

(静岡県地域交通課)

定期券を持っている方や履歴がある方に対しては、まだご説明していないということでよろしいですか。

(遠州鉄道株式会社)

退出するという事は静岡県さんにはお申出しておりますが、現実はどういう状況です。4月から朝1便になってしまったものですから、特に山梨については、利用者が現実的には定期券が買えなくなってしまうものですから、袋井

市民の方も含めた退出区間利用者に対しては、10月に退出するという可能性を言及した上で定期券の購入等についてのお知らせはしてあります。城之崎線については、7往復運行していますので、一定の地域への説明は必要になるかもしれないということも含めて、まだこちらから主体的に説明していません。

(静岡県地域交通課)

基本的に退出協議というのは、今回議決されたものについて8月頭までに県に報告いただいて、それを運輸局に提出することで退出が認められます。ここで議決したものは、分科会ですので決定されて退出が認められるという手続きになりますので、県としては、ここでの承認は報告があったものとみなして、退出手続き自体は国へ提出します。本来はここで議決される前に地域へ説明した上で議決されるべきものであって、議決後に地域へお伝えするものではなくて、自治体と事業者が審議してやめないでほしいということであれば議決後継続ということにもなりますし、そういう地区も県内にはあります。議決後に地域へ説明すると、どうしようもないので手続きが違ったように思います。磐田市さんからもお話いただければと思います。

(事務局)

市としましても、退出で空白になるエリアに対して現時点では周知できていないというのが現状です。今回は退出エリアも利用者も限定されているということで、定期利用者に対するアナウンスで事足りるか認識していましたが、同じ路線でもいろいろな市町の公共交通会議の状況もございますので、今後の退出路線については回覧なのか説明会なのかわかりませんが、可能な限り、利用者以外の方にも状況を周知するということを検討していきたいと思います。

(中部運輸局静岡運輸支局)

市として代替措置は考えていますか。

(事務局)

先ほどの遠州鉄道さんからお話もありましたが、路線バスが近いところを通っているものもありますし、城之崎線については市内住民の方だけを考えますと東新町系統で代替でき、路線バスを補完するために全域で運行しているデマンド型乗合タクシーでも代替できるということで、交通手段を確保できると考えています。

(鈴木亨委員)

袋井市内でも大きな影響が出るというところで、先日5月23日に袋井市の公共交通会議がありました。退出についてしっかり検証していく必要があるのではないかとということで、7月1日に再度議論することになりました。結論が

出ていない中で、立場上、可否を判断するのは苦しい状況です。

(議長)

状況はわかりましたが、解釈によっては、全く違うものになってしまうと思います。この会議はどうあったほうが良いと思いますか。

(鈴木亨委員)

あくまでも磐田市さんの公共交通会議ですので、磐田市内の状況でご判断いただければと思います。

(議長)

磐田市と袋井市で利用者数や状況も違うので、どちらかに引っ張られることはないということで、ご判断いただければと思います。

(鈴木隆之委員)

1 ページ目の退出理由の中で、厳しい利用状況ということで、人材不足は盛んに言われていますが、会社としてどんな対応をとられていますか。

(遠州鉄道株式会社)

バス乗務員の必要要員が 600 人ほどですが、現在 35 人ほど欠員しています。35 人分の仕事を他の者が補って事業を運営しています。全国的な問題ですが、大型 2 種免許を持っていない人でも入社でき、普通免許から大型 2 種免許をとる費用が 60 万ほどかかりますが、当社で負担して自動車学校に通ってもらって取得するようにしています。従前ですと、正社員の条件が 45 歳入社でしたが、現在は 55 歳まで一部緩和しています。60 歳以降の乗務員についても、安全上の問題もありますが、65 歳まではフルタイムで勤めてもらい、69 歳までの乗務員については法律以上に健康チェックをし、業務を一部してもらっています。今までは大型 1 種免許を持つトラック運転手のような人に転職を呼び掛けていましたが、それだけでは追いつかないので、学卒者等も採用しています。需給関係のところをいうと、なかなか改善できていない状況です。

(鈴木隆之委員)

補助等もらっても路線を縮小せざるを得ないということは、デマンド型乗合タクシー等で対応せざるを得ないということ。やり方の後先はあると思うのですが、会社が会社として運営できないということであれば、この路線はそういう立場のものの考え方をしていたほうが良いのではないかと思います。

(静岡県地域交通課)

運転手不足による退出路線は県内どこでもあります。特に退出することによ



って地域に影響を及ぼすというのはたくさんあって、地域によっては事業者さんだけではなくて市町さんも一緒に、バスがなくなるということを共有して、1年間継続する場合があります。事業者さん任せにするのではなくて、空白地域になったら代替路線をどうするか、皆さんで検討いただいている事例があるのかと思います。今回の退出は直接空白地域になりえるところではないのかと印象は受けましたが、遠鉄さんから今後も路線の見直しはしていくというお話は聞いています。地域と事業者さんが一緒に、今回のことも含めて報告していただいて事後報告でも構いませんので、共有していただくという手続きをしていただきたいと思います。

(中部運輸局静岡運輸支局)

運転手不足は、バスに限ったことではなくてタクシーにも言えることでして、タクシーの運転手はさらに運転手の高齢化も進んでおりますので、デマンド運行を8地域でやっていますが、なかなか維持できないことも発生する恐れがあります。そういったところも含めて、今後の公共交通の在り方を検討していただければと思いますので、よろしくお願いします。

(高田眞治委員)

退出の件につきましては、昨年もお審議いただき、利用者の周知についてもご質問をいただきました。その際、利用者への説明は遠鉄さんのほうでしっかりしていただけるということでお答えいただいご理解いただいものと思っておりました。先ほど、事務局からお話がありましたが、地域への周知を図っていくことについてはお約束させていただきます。磐田市としては、影響・代替手段等を含めてやむを得ないかと思っておりましたが、その点については改めて申し上げさせていただきます。よろしくお願いいたします。

(議長)

付帯事項として、遠鉄さんに少人数であっても地域へ説明することをお約束していただき、お諮りしたいと思います。

賛成多数で可決。

(遠州鉄道株式会社)

把握できる場所は確実に周知させていただきますし、方法については、今後、磐田市さんと協議しながら対応させていただきます。

## 6 報告事項

○デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況等について

(事務局)

始めに平成30年度の運行内容の変更点についてご説明します。1つ目として「全路線の帰りの便の予約受付時間を2時間前から1時間前までに短縮したこと」、2つ目として、磐田中央地区に関して、「利用対象年齢を75歳以上から65歳以上に引下げたこと」、「12:00・16:00の運行便数を追加したこと」、「区域外指定施設『磐田市立総合病院』を追加したこと」、「土曜日の運行を開始したこと」、これにより全路線で土曜日の運行が開始されたこととなります。3つ目として「磐田南部地区・福田地区・竜洋地区の区域外指定施設「磐田市立総合病院」の運賃を1,500円から1,000円に値下げしたこと」、最後に全路線に「磐田警察署を指定施設に追加したこと」になります。

それでは報告事項をお手元の資料により説明させていただきます。

1ページ目の表をご覧ください。上の表は地区別の登録の状況になります。上から順にH30年度末の登録者数、次に各地区の対象人口(H31年3月末)、次にH29年度末の登録者数、最後に前年度との増減数になります。登録者数については合計で1,109人増の7,588人となっています。(前年比17.1%増)豊田地区が最も人数が多く全体の24%を占め、1,823人となります。豊田地区内は過去に自主運行バス路線(H27.3廃止)が多くあったため、その影響と考えられます。磐田中央地区について、前年度との登録者数の増加数が293人と最も多く増加していますが、これは利用対象年齢を65歳以上に引下げたことなどが要因になります。

同じページの下表は地区別利用者の状況になります。

利用者数については合計で8,095人増の23,511人となっています。(前年比52.5%増)磐田中央地区が3,756人増の6,015人と著しく増加している要因が、先程も説明しましたが、利用対象年齢を65歳以上に引下げたことが挙げられます。

続きまして2ページ目の表をご覧ください。上の表は「目的地別の利用状況」になります。地区内医院と磐田病院を合わせた通院目的が約5割となっています。(47.0%)この資料にはございませんが、磐田南部地区・福田地区・竜洋地区の磐田市立総合病院の利用件数が前年度と比較し2倍以上伸びています。この要因は3地区の磐田市立総合病院までの運賃が値下げられたことが影響していると考えられます。

同じページの下表は付添者を含めた障害者の利用状況になります。障害者の利用状況は、全体の利用者の27%を占めています。実利用者ベースでは、全体の利用者の32%を占めています。

続きまして3ページ目の表をご覧ください。上の表は時刻別の利用状況になります。病院や商業施設の始業時間に合せた9時台から11時台にかけての午

前中に集中しており、5割を超えています。(51.2%)

同じページの下の表は乗合状況になります。乗合数が2人以上の運行便数が約2倍に増便になり、乗合率は1.25人と前年度より0.06人増加になっています。

続きまして4ページ目の表をご覧ください。上の表は土曜日の利用状況になります。利用者数、実利用者数については、前年度より約2倍増加し、全体の9.5%の方が利用しています。この要因として磐田中央地区でも土曜日の運行を開始したことが影響していると考えられます。

同じページの下は、運転経歴証明書提示者の利用状況になります。利用者数、実利用者数については、前年度より約2倍増加し、全体の24%の方が利用しています。この要因として「高齢ドライバーによる事故」が影響していると考えられます。昨今、テレビや新聞などで高齢ドライバー事故関連の報道がされていることで、運転免許証の自主返納に繋がり、その後の移動手段の1つとして「デマンド型乗合タクシー」を選択していると思われます。

運転経歴証明書提示者と障害者の利用状況を合わせた利用者数が全体の半数(51.1%)になり、高齢者・障害者などの交通弱者の移動手段として「デマンド型乗合タクシーの制度」が浸透してきたことがうかがえます。

続きまして5ページ目の表をご覧ください。こちらは1ページ目から3ページ目までをまとめた表になります。年間利用者数の合計は23,511人、1日当たりにすると80.5人になります。備考欄に地区別の利用目的と平均年齢を記載してあります。全体の利用者の平均年齢は78歳になります。利用目的については、地区内の施設を概ね利用していることが分かり、高齢者など移動が困難な方の最低限度の移動手段を確保するという目的を果たしていると思われます。

最後になりますが6ページ目をご覧ください。こちらは「磐田市バス利用促進事業費補助金交付事業」についての資料になります。平成27年度より地域住民の交通の利便性を確保する目的で、待合及び乗継環境の向上のための施設整備を実施する路線バス事業者に対して、その経費の3分の1を補助金として交付する制度になります。

平成30年度は、遠州鉄道磐田天竜線「神田バス停(上り)待合所」が台風被害により待合所側面の囲いが破損したため、破損箇所の現状復旧にかかった費用に対して補助しました。今後も継続して待合環境や乗継環境の整備に取り組んでいきたいと考えております。

以上、簡単ではございますがデマンド型乗合タクシーの利用状況を報告させていただきました。よろしくお願いいたします。

(議長)

ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(静岡県地域交通課)

2つ質問があります。1つ目は、デマンド型乗合タクシーの目標がありますか。例えば、乗合率について、5ページ目を見ると、1台当たり1.2人乗車しているという状況になっています。利用者数をどこまで増やすのか、登録者数を地区の何%の人に登録してもらおうか等、今後、市で評価していく中で必要になってくるのではないかと思います。2つ目は、乗合率を向上させるために、どんな取り組みをしていきますか。今後、経費の面も考えると、どうやって乗合率を上げていくかということが重要になってくると思います。

(事務局)

目標については、制度上、乗合率が重要だと思っています。市としては、本来であれば、1.5を目指したいと思っていますが、当面の目標は1.25を維持したいと思っています。今後も乗合率を向上させるようにしていきたいと思っています。一方で、指定施設を追加したり、便数を増やしたりする等利用しやすい見直しを図っています。乗合率の向上を目指している反面で、利便性の向上を図っているので、著しく乗合率を向上させることはできませんが、事業者さんの努力もあって、的確に乗合を組んでいただいていますので、今後もこの乗合率を維持していきたいと思っています。

(杉山美智子委員)

住民周知・利用促進検討会がここ2年程行われていないかと思っていますので、地域の声を吸い上げるところがないのではないかと思います。年1回あれば利用者の声も聴けるのではないかと思いますので、ご検討をお願いしたいと思います。登録用紙の裏面に、指定施設一覧が書かれていますが、登録用紙原本を郵送してしまうと、手元に残らず、どこに行けるかわからなくなってしまいますので、お考えいただきたいと思っています。

(事務局)

住民周知・利用促進検討会については、路線ごとにも、生活圏が違ったり、指定施設に偏りがあつたりしますので、必ずしも制度に反映できるとは限りませんが、地域の特性を把握する上では可能な限り開催できるようにしていきたいと思っています。登録用紙については、利用者証を送付する際に改めて送りますが、わかりやすいように工夫していきたいと思っていますのでよろしくお願ひします。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。

|  |   |
|--|---|
|  | <p>7 その他</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○「バス車内事故防止月間等について」中部運輸局静岡運輸支局より説明</li><li>○「高齢者交通事故発生状況・運転免許証自主返納状況について」磐田警察署より説明</li><li>○「磐田市での低速自動運転車両の実証実験について」ヤマハ発動機株式会社より説明</li></ul> <p>以上で、本日の議事は全て終了</p> <p>連絡事項【事務局】<br/>次回の開催日程について（令和元年12月頃開催予定）</p> <p>8 閉会</p> |
|--|---|