

令和6年度第2回八街市地域公共交通協議会 議事要旨

開催日時	令和6年12月26日（木）午後1時30分から午後3時15分
開催場所	八街市役所 第1庁舎 3階 第1会議室
参加人数	27人
事務局	1. 開会 定刻となりましたので、令和6年度第2回八街市地域公共交通協議会を開会いたします。 私、進行を務めさせていただきます企画政策課企画政策係 岩舘と申します。 最初に、事前に送付いたしました資料の確認をお願いいたします。 ①令和6年度第2回八街市地域公共交通協議会次第 ②資料1 「令和6年度（令和5年10月－令和6年9月）地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価について」 ③資料2 運賃協議会について ④資料3 八街市地域公共交通協議会規約の改正について ⑤資料4 八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業について ⑥資料5 バスの乗り方・交通バリアフリー教室（報告） ⑦八街市地域公共交通協議会規約 ⑧八街市地域公共交通協議会財務規程 ⑨八街市地域公共交通協議会事務局規程 ⑩令和6年度八街市地域公共交通協議会委員名簿 ⑪八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業「チョイソコやちまた」本格運行開始時期の変更について でございます。不足資料がございましたらお申し出ください。 次に、本日の出席者は代理出席者2名を含めまして委員28名中、27名でございます。 なお、淑徳大学 コミュニティ政策学部 准教授 松野 由希 様1名より、ご欠席のご連絡を頂いております。 それでは本日の協議会を開催いたします。 本日の協議会の日程は次第のとおりです。 はじめに八街市地域公共交通協議会 大木会長よりごあいさつを申し上げます。
大木会長	2. 会長挨拶 会長の大木でございます。 本日は、公私ともにお忙しいなか、また年末の差し迫ったなか、令和6年度第2回八街市地域公共交通協議会にご出席いただき、ありがとうございます。 皆様におかれましては、今年の9月に新たに協議会委員としての任を委嘱させていただきました。これから任期満了までの2年間、本市の公共交通発展のため、何卒ご協力をお願いいたします。 さて、本市では、八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業を開始して1年3か月が経過し、交通空白地域の解消に向けて、効果・検証を進

事務局	め、持続可能な公共交通を目指しております。 本日の会議では、国の支援を受け運行しておりますコミュニティバス「ふれあいバス」について、国へ提出する事業の自己評価内容の説明や運賃協議会の設置について、また、デマンド型乗合タクシー実証運行事業の見直しなど、多岐に渡る議題となっております。 委員の皆様におかれましては、本市の公共交通の充実のため、ご協力を賜り、様々なご意見をいただきますよう、お願い申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。 ありがとうございました。 次に、委員委嘱後初めての協議会となり、新しく委員となられた方もおりますので、新委員の方々の紹介をさせていただきます。 ちばフラワーバス協議会 加藤 秀人 様 八街市身体障害者福祉会 菱木 良一 様 八街市PTA連絡協議会 小山 直樹 様 公募市民 大谷 雄二 様 以上4名の方が新委員となります。どうぞよろしくお願いいたします。 本来であれば、全員のご紹介をさせていただくところですが、時間の都合上、協議会名簿をもって自己紹介とさせていただきます。
大木会長	3. 議題 それでは、議題に入らせていただきます。八街市地域公共交通協議会規約第9条の規定により、会議の議長は会長をもって充てることとなっておりますので、議事進行については大木会長にお願いします。
事務局	議題（１）「令和６年度（令和５年１０月－令和６年９月）地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価」について 始めに、議題（１）「令和６年度地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価」について、事務局より説明を求めます。 議題１「令和６年度地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価について、ご説明申し上げます。 令和６年度（令和５年１０月－令和６年９月）地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価についてご説明申し上げます。 右上に資料１と記載しております資料をご覧ください。 令和５年６月２１日開催の令和５年度第１回八街市地域公共交通協議会においてご承認いただき、国より計画認定を受けた令和６年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金対象事業であるふれあいバス運行事業に

ついて、令和6年9月末日をもって事業期間が終了いたしました。
それに伴い、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項の定めにより、協議会が事業評価を行い、その結果を地方運輸局長に報告することとなっております。

本資料は、ふれあいバスの運行実績を踏まえ、事務局にて作成した事業評価書類であり、国土交通省関東運輸局に提出してよろしいか伺うものです。

表紙をめくり、1ページ目と2ページ目が事業評価様式で、それ以降が本市公共交通及び評価対象事業の概要資料で全て提出書類でございます。

それでは評価の概要について説明いたします。1ページ目をご覧ください。

①②につきましては運行事業者名と各ふれあいバス運行事業概要ですので説明を省略いたします。

③の前の事業評価結果の反映状況については、前回運輸局において実施された二次評価の結果を受け、指摘された事項についての対応状況を記載いたしました。

④の事業実施の適切性については、事業が計画通り実施されたかどうかを「適切に実施された」、「実施されていない点があった」、「実施されなかった」の三段階で評価を行うところ、A評価である適切に実施されたと記載いたしました。

⑤の目標・効果達成状況については、目標を達成したかどうかを「達成した」、「達成できていない点があった」、「達成できなかった」の三段階で評価を行うところ、B評価である「達成できていない点があった」としました。内容としては目標として掲げていた指標①ふれあいバス年間利用者数 86,000 人のところ、実績では前年度年間利用者数と比較し 4,430 人の増加で、94,562 人となり達成できました。

指標②公共交通に係る市の年間財政負担額 52,201 千円のところ、実績では 88,713 千円となり、達成できませんでした。

なお、目標の達成状況による補助金額の算定等に影響はございません。

⑥の事業の今後の改善点については、年間利用者数については、年々少しずつ、新型コロナウイルス感染症の影響前の水準に戻りつつあるため、引き続き利用促進に努めます。

また、八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業を開始したことに伴う八街市全体の公共交通機関の影響について、現在調査中である、八街市地域公共交通計画策定に係る基礎調査の結果等を活用し、運行ルートや運行ダイヤの調査研究を進め、利用促進を図ります。

2ページ目の別添1－2と記載されている資料については、ふれあいバス運行事業について、その必要性を記載しております。

3ページ目以降については本市公共交通及び評価対象事業の概要資料で

	すので資料配付をもって説明に変えさせていただきます。 議題 1 についての説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「令和 6 年度地域内フィーダー系統確保維持事業に係る事業評価」について、質疑はありますか。
中村委員	⑤の目標・効果達成状況について、利用者数が増えたことは良いことですが、年間財政負担額がかなり増えています。なぜこんなに増えているのか理由をお伺いしたいのとこのような内容でも B 評価となっているのはなぜかをお伺いしたい。
事務局	財政負担額が大きく上回った点につきましては、ガソリン価格の高騰や人件費の増加に伴い、ふれあいバスの運行業務委託の金額が大幅に上がってしまったという点が大きいところでございます。B 評価とさせていただいた点につきましては、指標①が達成しており、指標②が達成していないということから、達成できている点と達成できていない点があったという基準である B 評価としております。
中村委員	A・B・Cの三段階評価であるのであればそれで良いと思うのですが、この点はいかがでしょうか。
事務局	指標①は達成できたので A 評価、指標②はいまいちだったので C 評価であるため、その中間である B 評価が妥当であるという判断でございます。
中村委員	妥当かどうかというのはお任せしますが、これだけ大きな数値の違いが出ているのにどうなのかなという感想でございます。
大木会長	その点については事務局の方で協議させてください。 ほかに質疑はありませんか。 質疑がなければ、これで質疑を終了します。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (異議なし) この議題は認定されました。 事務局におかれては、先程意見が出た点を確認し、速やかに国土交通省への提出を行ってください。 議題（2）運賃協議会について 次に、議題（2）「運賃協議会」について、事務局より説明を求めます。

事務局	議題2「運賃協議会について」、ご説明申し上げます。 右上に資料2と書かれた資料の1ページ目をお開きください。 道路運送法の改正の背景ですが、一般乗合旅客自動車運送事業における運賃に関する協議につきましては、従来は、地域公共交通協議会にて協議し、協議が調った証明書を提出するという流れでした。 しかし、令和5年10月1日に、道路運送法が改正されました。改正内容の概要ですが、これまで地域公共交通協議会において協議を行っていた一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度につきまして、独占禁止法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないように別途協議するように改正されました。 この法改正により、協議運賃に関する協議は、地域公共交通協議会ではなく、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のほか、構成員を限定した協議会により実施をする必要があるようになったことから、八街市運賃協議分科会を設置しようとするものです。 また、運賃協議会の実施に先立ち、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるための措置を講じることが必要になりました。こちらについては、市広報紙での意見募集の掲載や、ホームページ上での意見募集での実施を想定しています。 ○改正の内容 この道路運送法の改正を受け、八街市地域公共交通協議会の分科会として運賃協議会を設置する。 ○改正に基づく対応 ・運賃協議会の設置 八街市地域公共交通協議会の分科会として、八街市運賃協議会分科会を設置し、運賃等の協議を行うものとします。 ○運賃協議会分科会の委員構成案 (1) 市長が指名する市職員【総務部長】 (2) 運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者【バス事業者やタクシー事業者】 (3) 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者【関東運輸局千葉運輸支局主席運輸企画専門官】 (4) 市民又は利用者の代表【八街市区長会】 ○住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるための措置の実施 運賃協議会での協議実施に先立ち、一般乗合旅客自動車運送事業者の定めようとする 運賃についての周知と意見募集を広報紙、ホームページ等で実施いたします。
-----	--

大木会長	議題２についての説明は以上となります。 ただいま、事務局から説明のありました「運賃協議会」について、質疑はありますか。 質疑がなければ、これで質疑を終了します。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (異議なし) この議題は認定されました。
事務局	議題（３）八街市地域公共交通協議会規約の改正について 次に、議題（３）「八街市地域公共交通協議会規約の改正」について、事務局より説明を求めます。 議題３「八街市地域公共交通協議会規約の改正について」、ご説明申し上げます。 右上に資料３と記載された資料の１ページ目をご覧ください。 １．規約改正の概要 議題２で説明させていただきました、協議運賃についての協議は、道路運送法第９条第４項に規定する協議会（運賃協議会）で実施する必要があります。 そのため、八街市地域公共交通協議会規約の所掌事務より、①「運賃、料金」に関する項目の削除及び、②八街市運賃協議分科会の設置に関する条文の追加、③条文追加に伴う条項番号を整理するため、改正を行うものです。 また、八街市地域公共交通協議会の規約の改正に伴い、八街市地域公共交通協議会財務規程および、八街市地域公共交通協議会事務局規程についても、参照規程の条番号を整理する必要があるため、あわせて改正するものです。 ２．規約改正内容の詳細 ２ページをお開き下さい。 八街市地域公共交通協議会規約の新旧対照表ですが、 ア．八街市地域公共交通協議会規約 ①第３条（所掌事務）から、「運賃、料金」に関する項目を削除しています。 ②新たに運賃協議分科会を設置するため、第１３条（運賃協議分科会）を追加いたしました。 ③②第１３条を追加したことに伴い、後方の条項の番号を繰り下げしております。。

	9 ページをお開き下さい。 イ. 八街市地域公共交通協議会財務規程の新旧対照表ですが、 八街市地域公共交通協議会規約の改正に伴い、第 1 条（趣旨）及び第 10 条（決算等）に記載の八街市地域公共交通協議会規約の参照規程の条番号を改正しております。 15 ページをお開き下さい。 ウ. 八街市地域公共交通協議会事務局規程の新旧対照表ですが、 八街市地域公共交通協議会規約の改正に伴い、第 1 条（趣旨）に記載の八街市地域公共交通協議会規約の参照規程の条番号を改正しております。 議題 3 についての説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「八街市地域公共交通協議会規約の改正」について、質疑はありますか。
成田委員	運賃協議分科会で協議する内容は一般乗合旅客運送の運賃、料金ということですが、それ以外に公共交通を支える運賃等については自家用自動車を利用した有償運送の運賃や貸切旅客自動車運送事業が行う乗合旅客運送の運賃など様々な形態がございます。改正後の規約第 3 条（5）の「様態」の中にこれらの運賃についての協議は含まれているのでしょうか。一般乗合旅客運送の運賃、料金以外は協議しないということであればどこで行うのかという話になってしまうので確認させてください。
事務局	ご指摘いただきました点につきましては、この「様態」の中に含めた形を想定しております。ただ内容的に読み取りにくい点があるようにも受け取れますので、書き方についてもう一度確認をさせていただければと思います。
成田委員	それでは本日こちらの議決は取らないということになるのでしょうか。 修正を行うということであるのならば、会長一任で行うか、改めて書面で協議することになると思うので、私としては解釈についてお話しただいて、それを議事録に残していただければ対応可能だと思うのですが、後は会長の判断に委ねたいと思います。
大木会長	成田委員がおっしゃったとおり、このことについては重要なところですので、解釈の仕方については議事録ではっきり書いておく必要がございます。 書いていただくということでこの場での決をということでよろしいでしょうか。 （異議なし） 事務局はこの内容をしっかり議事録に残すようお願いします。 他に質疑はありませんか。

事務局	質疑がなければ、これで質疑を終了します。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。 (異議なし) この議題は認定されました。 議題（４）八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業について 次に、議題（４）「八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業」について、事務局より説明を求めます。 議題４「八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業について」、ご説明申し上げます。 「八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業」についてご説明申し上げます。 右上に資料４と記載された資料をご覧ください。 八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業につきましては、2023年10月2日より運行を開始しております。実績が判明している昨年10月から今年の10月までの状況について、ご報告させていただきます。 1 ページ目をお開き下さい、利用者数は、今年の10月までの合計で3,459人で、 利用件数は、合計10,827件です。 会員登録者数は、2,713人です。 2 ページをお開き下さい。年代別の登録者数・利用者数・利用割合の一覧です。70歳代から80歳代の方の利用が多く、免許を返納したりして、車が利用できなくなってきた世代の利用が多い傾向にあります。また40歳代や0歳代の方の登録者は実際にサービスを利用したことがある方が多い傾向にあります。 3 ページをお開き下さい。乗降場所ごとの利用回数の一覧です。1番多く利用されているのが新八街総合病院、2番目が八街駅、3番目がトウズ八街店となっております。 7 ページをお開き下さい。こちらはエリアを乗り継ぎして利用された件数と目的地の一覧です。現在エリア制を取っていることからエリアをまたいでの利用はほとんどされていないことが分かります。 8 ページをお開き下さい。上段の予約時期割合ですが、当日に予約する利用者が多い傾向です。下段の曜日別平均予約件数ですが、極端に大きい
-----	--

差はなく、比較的月曜には利用者が少なく火曜日と金曜日に利用者が多いです。

9 ページをお開き下さい。予約方法別の予約件数の一覧です。高齢者の利用が大半を占めるため、ほとんどが電話での予約です。パソコンやスマートフォンを利用してのインターネットでの予約はごく少数となっていますが当初に比べると少し増えましたが、依然として 10%前後となっています。

10 ページをお開き下さい。上段は、乗降場カテゴリ別の利用回数・割合です。自宅を除くと、医療施設の利用が最も多いことから、病院に対するニーズが大きいことが分かります。下段は、月別の乗合率です。1.3 人程度であり、現状では夫婦や家族で乗車する人が多い状況です。

11 ページをお開き下さい。月ごとの予約キャンセル率です。こちらは事前にキャンセルした件数となります。20%を超えており、今後キャンセルの無いよう計画的な利用のお願いを周知しようと思っております。

八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業の実績報告は以上になります。

ここからは八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業の見直し案についてご説明させていただきますので 12 ページをご覧ください。

まず、一番大きな変化といたしましては共通乗降場所の追加がございます。先程お話しした利用実績を基に 15 ページに記載しております市内の病院を中心とした 57 カ所を共通乗降場所として追加します。目的としては市内の医療施設、アンケート結果で共通乗降場所への希望が多かった乗降場所及び利用実績が多かった乗降場所等を共通乗降場所に加え、今後の公共交通計画全体への影響を調査しようと思っております。検証方法としては新たに共通乗降場所に加えた 57 箇所が利用者人数、予約検案件数、乗合率などにどのように影響を与えるかを検証しようと思っております。

運行計画以外で変更することが二つあります。一つがインターネット予約時間の変更です。予約開始時間を電話予約と同じ 7 日前から予約可能に変更しようと思っております。目的といたしましては、インターネット予約普及のためです。インターネット予約が普及すれば予約電話のつながりづらさの軽減、自分自身で空いてる時間が確認できるため、予約成立率や乗合率などの向上が見込めると思っております。検証方法としては、電話予約、インターネット予約件数の推移を確認する。それにあわせ予約件数、乗合率への影響も確認しようと思っております。もう一点は荷物についての扱いを緩和ということで、基本的に大きな荷物は原則禁止としているのですが、膝上や足下周りの荷物については、ある程度状況判断して持ち込めるようにするよう変更しようと思っております。理由として、チョイソコやちまたで 2 番目に多い利用目的が買物であり、また 6 席の座席中 1 度に多くても 5 席までしか利用されたことがないため、上記のように緩

和し利用者の満足度向上を図ろうと思っております。検証方法としては、アンケート調査時に満足度の変化などを見て検証しようと思っております。

ここまで三つの変更点の変更点を説明させていただきましたが、ここからは要望があったが変更しない点について説明させていただきます。一点目は、エリア制は廃止しません。エリア制を廃止することは公共交通全体に影響を与えると考え、現在行っている公共交通調査結果及び今回新たに加えた共通乗降場所の影響結果を考慮し、全体の見直しにあわせて検討していきたいと思っております。市外運行も要望がありましたが、今回は行いません。現在3台の運行のため市外運行を可能とした場合、1台の占有時間が長くなり、利用者数の減少が容易に想定される。また、実証運行計画にもあるが、市外への運行は民間バス事業者やタクシー会社の営業に考慮し慎重に行いたいと思っております。検討のタイミングなのですが、八街市地域公共交通計画の基礎調査結果を基に民間事業者への影響、ふれあいバスとの連携面など市全体の公共交通の見直しと共に再検討を行ってきたいと思います。

二点目は運行日です。土日の追加なのですが今回は行いません。過去に利用者が少ないことからふれあいバスの日曜日を運行を廃止しており、現在も平日に比べ土曜日の方が利用者が少なく、平日運行の方が利用が多いと判断しております。また、土曜日はコールセンターの委託料金が1.5倍になり、年間約70万円負担が増える見通しで費用対効果面でも現状維持とするのがベストであると思っております。

三点目は運行時間です。夜遅く18時までの延長要望があったのですが、現状人間的な面でも難しく、また他の公共交通機関の影響を考えると対応は難しいため、今回は見送ろうと思っております。

四点目は料金の変更です。料金を安くしてほしいという要望もありましたが、現在の利用料金500円はタクシー初乗り料金を参考した額であり、他市と比べても平均的な金額である。また近い距離(500円以内)や市外への利用は民間タクシー、市内で500円以上の場合はデマンドタクシーを利用するなど、民間タクシーとの共存を念頭に置いているため、今のところ料金の変更は行う予定はありません。エリア制を廃止しない場合で区域を超える場合は少額の料金加算で乗り換えなしなどの要望もありますが、今回共通乗降場所を増やし、エリア制撤廃といかないまでも乗換えなしで利用したい乗降場所の上位は対応しているので、この変更を基にどの程度予約件数、利用者数、満足度に変化があるか確認したいと思っております。

続いて14ページには今回要望なく変更もしないことを列挙しております。

本日、急遽追加した資料なのですが、八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業「チョイソコやちまた」の本格運行開始時期の変更についてということで、実証運行期間は令和5年10月～令和8年3月の2年6か月間だったのですが、これを令和8年9月まで半年延長することとしたいと思っております。理由といたしましては、現行の八街市地域公共交通計画が、令和8年3月末をもって計画期間が終了するため、現在、計画を更新

	するための調査を進めております。計画を新しく更新した際、ふれあいバスの運行ルートや時刻表についても、同年の１０月からの改正を検討しております。新たな計画では、ふれあいバスや路線バス、民間タクシーなどの市内交通手段との整合性をもった計画とすることが必要です。デマンド型乗合タクシーの本格運行を令和８年４月から実施し、同年１０月より新たな計画に則ったデマンドタクシーの運行形態とするのは、利用者の混乱を招くことから、本格運行を令和８年１０月からとするものです。 見直し案と実績報告の説明は以上となります。
大木会長	ただいま、事務局から説明のありました「八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業」について、質疑はありますか。
中村委員	インターネットでの予約時間を延ばすということですが、このサービスを利用する方は高齢者、病人あるいは障害者が多いと思います。そのような方たちにはインターネットが普及していないと思うので疑問です。
事務局	利用者の多くは高齢者の方で電話予約が多いということは当初より想定していたのですが、実際電話予約はコールセンターに電話がつながる形であり、コールセンターの運営がかなりの額となっております、ですので今後これを改善し、なるべく収支を上げてくようにすることを考えますと、皆様にもご協力をいただきましてインターネット予約の利用率を上げていかなければならないと考えております。実際予約自体は簡単ですので、スマートフォンをお持ちの高齢者の方は是非一度使っていただければと考えております。
中村委員	今の説明、私はちょっと違うような気がすると思います。パソコンやスマホにどんどん移行していくのは結構なのですが、電話をやめるという発想は今出ていないですね。ですから今電話を使っている人はそのまま使えば良いし、できればパソコンの方に行けるのであればそれはそれでかまわないし、今回発想としては電話を減らして行って、パソコンの方に移行してもらおうという説明に聞こえたのですが、現状では電話をやめるというような方向性に行っていないような気がする。今の体制で良いのではないのか。電話が減ってきたらその時考えればいいので、パソコンの方も便利に使えますよというアピールで良いのではないかと思います。
大木会長	今、中村委員がおっしゃったとおり、電話をやめるということは全く考えておりません。２４時間使えるので、インターネットは便利なのですが、高齢者は使い方がわかりづらいということですので、使い方を周知していかなければいけない。電話をやめるわけではない。ただ、インターネット予約の良いところもお知らせしなければいけないということで周知を図っていこうと考えております。
山本委員	７０、８０代はパソコンになじみのない人が多いし、インターネットを使ってどうこうすることができる人は非常に少ない。ですので、今の５

	0、60代の人たちがやがて退職して高齢者の仲間入りをする段階になったらおそらくインターネットをどんどん活用していくようになると思われる。まだ今の70、80代ではインターネットは無理だと思います。スマホの講習会なんかをやったりするのですが、やっぱり勉強してもすぐ忘れてしまう。何回もやらないと通用しない。ですので高齢者対応としてはやはりこれは無理だと思います。
菱木委員	今のお話しに関連してですが、年金生活者が利用するのがほとんどだと思う。仕事をしている人はこの制度を使わなくても様々な移動手段があります。そのような年金生活者にインターネットの利用とか、もの自体買うことが収入上無理なんです。そういうことがありますので違うんじゃないかと思う。
大木会長	今回ご理解いただきたいのはパソコンを買いなさい、インターネットを使いなさいということではなくて、インターネットの方も便利ですよという周知を図りたいという事です。
藤谷委員	主に医療機関の共通乗降場所を増やすというお話しがありましたが、コールセンターの方で予約を受けた際に帰りはどうしますかという一言を添えている。そうすると皆さんご承知のとおり、医療機関で帰りの時間というのは不確かなものですから、非常にキャンセルが出ております。先程予約の段階でのキャンセルが25%というお話しがありましたが、日々のキャンセル、いわゆるドタキャンが5%以上出ております。そのような状況でさらに医療機関を増やすとおそらく破綻してしまうのではないかということが率直な感想です。それから、始めて1年経ちましたが、今のところ利用の棲み分けができていたのかなという感想を持っています。年金受給者の方はデマンドやふれあいバスを利用していただく、経済的に余裕がある方はタクシーを利用していただくということである程度の棲み分けはできてきたかなというところですけども、実際弊社（京成タクシー佐倉株）の経済的損失について、去年の11月に運賃改定を行いまして、10%ほど利用者数が同じなら売上が伸びるはずなのですが、デマンドの分も足してもそこまで達しておりません。利用者数はデマンドも加えると前年より確かに増えておりますが収入の増加と釣り合わない。つまりデマンドが1台当たりの収入を下げてしまっている。これと同じようなことが相孝さんやバス会社さんの方で起こっていないのかという心配があります。ですので、収入的に問題がないのであれば、今のままでしばらく様子を見ていただいて、他の公共交通機関に影響があるのかどうか見極めていただいてもよろしいのかなと思います。当初の目的として交通空白地帯を解消する、交通弱者に対してサービスを提供するという事は納得できます。市の方はそれなりの経費を負担していただいておりますし、私どもも得られる収入を失っている訳ですので、利用者の満足度を求めるのではなく、希望するところには行けるようになったとしばらく様子を見ていただく方がよろしいのかなと思います。それからトウズさんのお話しも先程ありましたが、千葉興業銀行八街支店が目の前ですから、工夫していただければそこまで難しいことではないのかなと思います。ただ医療機関のいくつかは共通乗降場所からかなり離れているのでその点だけは協議をせざるを得な

	いのかなと思います。そういった点で今一度共通乗降場所を増やすことについて精査してまとめていただけたところはまとめていただくのと先程お話ししたとおり、帰りの予約のキャンセルが増えると思われるため、本来乗れるはずだった方が乗れなくなるという危険性が高まると思いますので、その辺をもう一度ご一考いただいて、再度提出していただくのがよしいのかなと思います。
事務局	帰りの予約の案内につきましては、今後コールセンター側と協議いたしまして、こういった形が良いのか検討して参りたいと思います。
藤谷委員	言い忘れましたが、荷物の件に関しましては、ご本人がお持ちになれるものでしたら運転手からは何も言わないと思います。ただごくまれに買物カートいっぱいの大荷物を持ってこられて、積みと運転手に言ってくるお客さんがいる。そして目的地に着いたら降ろせ、運べと言う。これは本来タクシーでもバスでも言えますが私どもでお手伝いできることはありませんので、その点も踏まえて両手で持てるくらいでしたら禁止している訳ではございませんので周知をよろしくお願いいたします。それから、コールセンター、今アイシンさんに委託していると思いますが、電話に出るのが90%というのは本来でしたらありえません。私どもタクシー会社でしたら100%電話に出ます。改善して90%出られるようになりましたというのは話が違うと思います。運行についてなにかありましたら運転手がコールセンターへ連絡します。その部分が改善されない限り追加のオーダーというのは受けにくいと考えております。
事務局	京成タクシー佐倉さんにはいつもご迷惑をかけております。電話の出るのが90%では低いという話ですが、アイシンさんとはお話しをさせていただいており、今後円滑になるよう詰めて参ります。
大木会長	今お話しされましたコールセンターの件につきましては、もう一度市から指導したいと思います。それから、のりあいタクシーは何人か乗る可能性がある、そのため時間が正確ではないなどといった制度面について、まだ周知不足であると考えておりますので、市として改めて周知を図りたいと思います。
中村委員	荷物の取扱いについて、運転手に判断させるのでは、運転手によって考え方が異なるため、このようなものはだめだというものを示さなければまずいのではないかと思います。あと、乗合を普及させようとしているのですから、今他にお客さんが乗っていないから良いでは発想が違うのではないかと思います。乗るという前提で物事を考えていかないといけないのではと思います。
事務局	今回このような改正案を立てた理由として、やはり運転手さんの判断というのが多くありまして、足下におけるくらいであれば容認すると決めているのですが、少しでもオーバーしたらだめというように融通のきかないものと捉えられておりまして、運行に支障がなく、皆さんが気持ちよく使えるレベルであれば容認しようというのが今回の改正案です。

中村委員	そういったことではなくて運転手さんの判断ではだめだということです。
中村委員	例えば荷物のことでトラブルになった時に、運転手の判断でやったら、運転手に責任を取らせることになる訳です。ですからそのようなことがないように、周知して市の責任でやるべきということだと思います。誰かの個人的判断で行うような余地を残さない方が良いということを私は言いたい。
大木会長	この点については事務局の方でタクシー会社とよく相談して決めてください。
高山委員	実証実験が始まって約1年半、まさにこの議論が実証実験だと思います。市とアイシンと実運行者の意思疎通が少し緩いかなと思います。もしよろしければ定期的な意見交換の場を設定していただくとその場で解決できる問題もたくさんあるかと思います。また、市内で運行しているバス事業者やタクシー事業者の経営にどの程度影響があるのかということも把握した上で考えていただければと思います。もう一点、登録者数についても増えているのか、高止まりなのか、まだ増える余地はあるのかということも分析が必要ではないかなと思います。まだ周知がうまくいっていないということも見受けられましたのでその点についてもよろしくお願いいたします。
大木会長	3者が話合う場を設けることは大切であると思いますので、今後設けさせていただきたいと思います。
事務局	利用者数については当初と比べたら伸び率は緩やかになってはおりますが増えております。
高山委員	乗り合って安く行けるから乗合タクシーな訳ですので、乗合率をどこまで高められるかが、乗合タクシーを長く確実に将来にわたって引き継げるかということだと思います。登録者数が増えること、利用者が増えること、乗合率が上がることという観点でよろしくお願いします。
中村委員	土曜日の運行に関して、土曜日はコールセンターの委託料金が1.5倍になるからやらないではなく、土曜日は運行しない、あるいは、ふれあいバスの運行状況でも土曜日の利用者が少ない、これだけで良いのではないのでしょうか。また、ところどころに公共交通全体に影響を与えるですとか、民間バス・タクシー事業者の営業を考慮など書いてありますが、この会議自体、バス・タクシー・鉄道事業者も一緒になってやっている訳ですから、この中での文言として適切でないような気がします。この文書だけ見るとバスもタクシーもこの内容を邪魔しているように捉えられてしょうがない。みんなが一緒になってやっているのだからこのような文言は避けた方が良くないのではないのでしょうか。

事務局	考慮しなければいけないということも当然あるのですが、今の公共交通計画は令和３年に策定しまして、次が令和８年に策定予定でございます。一方チョイソコやちまたにつきましては、令和５年から交通空白地域を埋めるため、スタートしまして、実証実験ではございますが、既存の公共交通と重複している部分もあると思いますので、次期公共交通計画では、ふれあいバス・民間事業・チョイソコがうまく調和するような形となるよう考えております。
中村委員	そうではなくて、土曜日のコールセンターの内容については削除、他の公共交通機関に対して影響を与えるという部分も削除といったように書き方を変えるようお願いします。
事務局	わかりました。
大木会長	今まで色々な意見が出ているのですが、八街市は人口減少が進んでおります。この中で鉄道・路線バス・タクシー・ふれあいバス・乗合タクシー、どれがかけても困るということですので、この全部の事業者が事業を進めていかなければいけない、それを協議する場ですので、どれが良くてどれが悪いということではありません。皆さんが一緒になって残っていかなければいけない。どのようにすれば残っていけるのかということを協議していきますのでよろしくお願いします。
菱木委員	利用者数が伸び悩んでいる原因は何でしょうか。
事務局	登録者数が伸び悩んでいる原因といたしましては、市の広報誌やホームページで周知しているものの、なかなか読んでいただけなかったり、乗合タクシー自体を知らないという方が一定数いるようですので、その方々に対してどのように周知していくのかということを検討する必要があると考えております。
菱木委員	利用しづらいとよく聞くがそこに原因は無いのでしょうか。
事務局	利用しづらいという意見もあるのですが、実際それを言っているお客様の中では乗り継ぎをしなければいけない方が多くいらっしゃいました。今回の改正で利用者が多い医療機関を共通乗降場所に設定させていただきましたので、今後どのように利用状況が変わるのかを検証していければと考えております。
大木会長	乗合タクシーですので、一般タクシーとの違いはどうしても出てきます。自分の乗りたい時間に乗って、どこどこまで行きたいと言われても、他の方が乗られたりするため、時間が未定であったり、知らない方と乗り合うことになる。ですが、南部の方から八街駅に行く場合、普通のタクシーでは４、５千円かかるものが５００円で行けるので、安さでいうと乗合タクシーのメリットがある。このようなところで使いづらいと言う方もいらっしゃるかもしれませんが、そこは乗合タクシーですのでご理解いただくしかないと思っております。

菱木委員	登録者数の増加は当分望めないということでしょうか。
大木会長	今少ないのは、市の周知不足であると考えております。このような制度があることを周知していかなければいけない。
山本委員	シニアクラブのメンバーはほとんど登録していると思うのですが、高齢化が進んでいる状況を考えると、区長たちが中心となって地域の高齢者に対して、登録を呼びかけていくような対策を強化していかないと登録数は増えないと思います。
大木会長	区会へ出向いて説明することもできると思いますので、区長会と協議させていただきたいと思います。
山本委員	区長も1年で変わったりする場合もあるので、2、3年やっている人は区内の高齢者の状況を見て考えたりするのですが、基本的に考えないので、本気になって区に働きかけていかないと高齢化社会の地域に対応できなくなる。
大木会長	今いただいた貴重なご意見を生かしていきたいと思います。
藤谷委員	本来の目的からずれてきている気がします。本来であれば交通空白地域あるいは交通弱者に対して移動を助けるということだと思うのですが、利用者数、登録者数を増やす、利用率を上げる、そのようなことではなくて、乗りたい人にサービスを提供するというスタンスでいかないと、まるで市が商売やっているような感じになってしまって、市営タクシーをやるのかという話になってしまいます。本来の趣旨から逸脱してただ単に利便性を求めると我々事業者の首をどんどん絞めていくことになる。市民の方が自分のライフスタイルに合った公共交通を選ぶというのが一番理想なのではないかと思います。
高山委員	共通乗降場所を増やすということですが、実運行の中でどのような影響があるかということ踏まえた形が良いと思うので打ち合わせを行った上で変更いただければと思います。
事務局	3者での協議が足りないというお話もありましたので、今後話し合いの場を頻繁に設けまして、その中で協議して参りたいと思います。
大木会長	この議題につきましては、後日3者間で協議を行いまして、検討させていただきます。
次第4. その他 報告事項	
次に、次第4 「その他」の(1)「バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催」について、事務局より説明を求めます。	

事務局	その他（１）「バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催」についてご説明申し上げます。資料５と記載された資料をご覧ください。 右上に資料５と書かれた資料をご覧ください。 こちらは毎年、当協議会と千葉運輸支局様の共催で、市内の小学校を対象に実施している教室の資料です。バスの乗り方等を学んでいただき、利用促進を図る「バスの乗り方教室」と車いす体験を通じて介助方法を学び、こころのバリアフリーを育んでいただく「交通バリアフリー教室」の２つの教室を、今年度は１０月２８日に開催し、実住小学校児童４年生を対象に学んでいただきました。 今年も、協議会委員である淑徳大学コミュニティ政策部松野先生にご協力をいただきまして、松野先生が担当するゼミの生徒８名にも参加していただきました。 この教室は、事務局だけでなく、多くの関係者の皆様のご協力によって成り立っております。本日は欠席ですが、お忙しい中ご調整、ご参加いただきました「淑徳大学コミュニティ政策部松野先生」をはじめ、「ちばフラワーバスさま」、「実住小学校さま」、車いすをお貸しいただいた「八街市社会福祉協議会さま」につきましてはこの場をお借りしてお礼申し上げます。児童の皆さんにも大変好評な教室ですので、来年度も引き続き、実施させていただければと存じます。 バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催についての報告の説明については、以上となります。
大木会長	ただいま、事務局より説明のありました「バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催」について、質疑はありますか。
中村委員	アンケートの中で「今後、バスを利用したいと思いましたが」という質問の続きとして、「利用しましたか」というのも次回入れていただければと思います。
事務局	検討させていただきます。
小山委員	今年度は実住小学校が対象だったと思うのですが、今後他の学校で実施する予定や４年生だけでなく学校単位で行うような取組みもしていただきたいなと思います。
事務局	来年度は各学校に周知して、どこで実施するか検討させていただきます。
高山委員	ユニバーサルタクシーについて２５％を目標に導入を進めております。積極的に参加させていただきますので、バリアフリーについてタクシーもあるということを伝えていただけたらと思います

今井委員	バリアフリー教室についてはここ数年、どこかの小学校で毎年実施しております。交進小、川上小、笹引小、朝陽小、そして実住小がここ数年続いている状況でございます。ですので実住小学校に限らず、ご用命があれば、伺わせていただきたいと思います。 質疑はありませんか。 質疑がなければ、これでその他（１）の報告を終了します。 全体をとおして、ご意見などはございませんか。
今井委員	この場をお借りしてご報告させていただきます。去る８月１６日金曜日に発生しました本社バス運転手の意識消失による死亡事故につきまして、関係者の皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。申し訳ございませんでした。事故の内容といたしまして、８月１６日７時２６分八街市山田台一般県道の岩富・山田台線において、片側一車線の対面道路の制限速度４０キロで運行中、急に運転席でうなだれた状態になり、対向車線にはみ出したことから対向の４トントラックの荷台付近に自車ミラーを接触させて、そのまま徐々に加速しながら進行し、道路右側の畑に設置してある電柱に正面から衝突した事故がありました。衝突時の速度は５２キロまで上がっておりました。意識を失ってから、衝突まで１５秒。運転手は現場で心肺蘇生を受けた後、救急搬送されたものの、１０時２０分死亡確認。このような事故がございました。この時に、７０歳代女性１名、２０歳代女性１名、計２名の乗客がご利用になっておりました。７０歳代女性に関しては、診断は一ヶ月の入院を要するということで、結果的に３週間入院して、現在も通院、リハビリ中。２０歳代女性は、当日救急搬送されたのですが、二回目の診断で治療が終わり、こちらは示談が進んでおります。原因は当社運転手の急性心不全ということで、車内外３つのカメラの映像で全て映っておりました。７０歳代女性をご乗車になりまして、２つ目のバス停のところまで会話しておりましたが、意識が薄れていき、ハンドルから手が離れてゆきそのまま重大事故につながりました。全乗務員に体調不良が起きた場合にすぐ運行管理者に無線で報告、また、自身の薬の服用状況について拾い上げ、再発防止に努めております。今回の事故に関して皆様に大変ご迷惑をおかけし申し訳ございませんでした。
大木会長	今回皆様から大変貴重なご意見をたくさんいただいております。今後検討結果につきまして、皆様に報告させていただきたいと思います。 それでは、進行を事務局に戻したいと思います。
河合委員	京成グループの再編ということで細かい内容までまだ決まっている状況ではございませんが、千葉交通、ちばフラワーバス、ちばグリーンバス含めて４月１日から京成バス千葉イーストとして１つの会社となります。引き続きよろしくお願いいたします。

事務局	5. 閉会 皆様、大変お疲れさまでした。継続協議が必要な事項につきましては、改めて協議いたしまして、報告させていただきたいと思います。 なお、本日までご出席いただいた際の報償費のお支払いにつきましては、年明けに振込を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。 以上をもちまして、令和6年度第2回八街市地域公共交通協議会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。
-----	--