

平成29年度第2回八街市地域公共交通協議会 議事録

開催日時	平成30年1月24日（水）10:00～11:30
開催場所	八街市役所第1会議室
参加人数	22名、傍聴なし
協議内容	<p>1. 開会 （事務局）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定刻となりましたので、平成29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。本日の出席者は代理出席者4名を含めまして委員27名中、22名です。なお、千葉県バス協会 花崎様、千葉県タクシー協会 土屋様、千葉県佐倉警察署 矢野様、八街市シニアクラブ連合会 伊藤様、八街市PTA連絡協議会 松戸様の5名から欠席の連絡を頂いております。 ・はじめに松澤会長よりごあいさつを申し上げます。 <p>2. 会長あいさつ （会長）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市のふれあいバスは、本協議会で協議を進めてまいりましたとおり、昨年10月より新たな路線及びダイヤで運行を開始いたしました。これまでも、ふれあいバスは市民の皆様のご要望に可能な限りお応えし、路線の延長やダイヤ改正は行ったことはございますが、この度の路線再編は近年において最も大規模な変更であります。当然のことながら、大きな変更でありましたので、新たな路線やダイヤに いまだ不慣れな方もいらっしゃると思いますが、運行事業者の皆様のご協力も賜ることにより、運行から3か月が経過した現在のところ、大きな問題もなく、順調に運行しており、市民の皆様の新たな生活の足として定着しつつあります。 ・本市では、ふれあいバスの路線再編と時期を同じくし、運転免許証をお持ちでない高齢者の方を対象とした「高齢者外出支援タクシー利用助成事業」を開始いたしました。こちらについても、当初の見込みを大きく上回る申請及び利用があり、新たな移動サービスの一端を担っております。 ・本日の会議では、ふれあいバスの路線再編を主軸にまとめた八街市地域公共交通再編実施計画などの認定の報告を含め、3件の議題が提案されているほか、会議の最後には、本協議会の副会長でもあります日本大学理工学部交通システム工学科 轟先生より地域公共交通についてのお話をいただくこととなっております。 ・委員の皆さまにおかれましては、慎重審議をお願いいたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。 <p>（事務局）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、議事進行について松澤会長にお願いします。

3. 議題

(会 長)

- ・ それでは、議題に入りたいと思います。
- ・ 議題（１）「八街市地域公共交通再編実施計画及び八街市地域内フィーダー系統確保維持改善計画の認定」について、事務局より説明を求めます。

(事務局)

- ・ 議題（１）「八街市地域公共交通再編実施計画及び八街市地域内フィーダー系統確保維持改善計画の認定」についてご報告申し上げます。

- ・ 資料１の１枚目をご覧ください。

本協議会において、平成 27 年から協議を開始し、平成 28 年 3 月に策定いたしました本市の公共交通に関する基本計画である「八街市地域公共交通網形成計画」の具体的な実施計画として平成 29 年に策定いたしました「八街市地域公共交通再編実施計画」が資料にありますとおり平成 29 年 9 月 5 日付けで関東運輸局長より認定されました。

- ・ 次に、資料１の２枚目をご覧ください。

前回の本協議会で協議していただきました「八街市地域内フィーダー系統確保維持改善計画」につきましても、平成 29 年 9 月 29 日付けで関東運輸局長より認定されました。計画の認定に伴い、ふれあいバスの運行について、平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業補助金による支援を受けることとなります。詳細について申し上げます。補助対象事業者は千葉交通株式会社及びちばフラワーバス株式会社、補助対象路線はふれあいバス北コース、朝便を除く東コース、西コースでございます。なお、南コースについては補助要件を満たしていないことから、対象外となっております。補助対象事業期間は平成 29 年 10 月 1 日から平成 30 年 9 月 30 日、補助対象となる経費は運行に係る経常費用から経常収益を控除した額、補助率は 2 分の 1 です。

- ・ 次に資料１の３枚目をご覧ください。

参考資料といたしまして、平成 29 年度 4 月から 12 月までのふれあいバスの利用者推移及び 10 月より導入いたしました高齢者外出支援タクシーについて、12 月までの申請者及び助成券の利用枚数の推移について集計いたしました。ふれあいバスについては、5 路線から 4 路線に再編した影響から、再編前と比較しますと、利用者は減少しておりますが、4 路線で比較しますと、10 月から 12 月にかけて利用者数は順調に増加傾向となっております。路線毎に分析しますと、特に西コースの利用者については、再編前と比較すると、大きく増加傾向となっております。一方で路線を大きく変更いたしました北コースについては、利用者が伸び悩んでいる状況でございます。今後も地域の皆様にご利用いただけるよう、さらなる周知活動を図ってまいりたいと考えております。なお、資料下段にありますとおり、高齢者外出支援タクシーにつきましても、当初の予想を上回る申請者数となっており、市民の新たな交通手段の一つとしてご利用いただいております。

- ・ 以上で議題（１）「八街市地域公共交通再編実施計画及び八街市地域内フィーダー系統確保維持改善計画の認定」についての報告を終わらせていただきます。

協議内容

(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再編実施計画及び八街市地域内フィーダー系統確保維持改善計画の認定」については、報告事項ではありますが、何かご意見などはありますか。

(轟委員)

- ・ふれあいバス再編後の市民からの反応はどうか。

(事務局)

- ・北コースについては、再編後にイオン八街店に経由しなくなったこと、また、八街総合病院への接続が悪くなったとの声をいただいております。
- ・南・西コースについては、再編後において、八街駅止まりとなり、八街総合病院に接続しなくなりました。八街駅で他のふれあいバスとの乗り継ぎにより行くことができるようダイヤの調整は行っておりますが、遅延等により乗り継ぎができない場合があります。そういった場合は、バス事業者間で調整をして欲しいとの声をいただいております。

(会長)

- ・ほかにご意見はありませんか。
- ・ご意見がなければ、これで終了します。議題（１）につきましては報告事項でありますので以上をもって終了します。
- ・次に、議題（２）「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」について、事務局より説明を求めます。

(事務局)

- ・議題（２）「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」についてご説明申し上げます。資料２をご覧ください。
- ・本市では、平成28年3月に策定しました「八街市地域公共交通網形成計画」の推進事業として、本年度、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用し、公共交通マップ及びふれあいバスの時刻表を作成・配布いたしました。補助対象経費は、公共交通マップ・ふれあいバス時刻表3万部の印刷製本費57万6千720円及び公共交通マップ・ふれあいバス時刻表2万250部の新聞折込業務委託料16万9千929円の計74万6千649円。補助額は補助対象経費のうち30万円でございます。
- ・地域公共交通確保維持改善事業の事業評価については、本事業の意義を確認するため、協議会が自ら評価を実施することとなっておりますことから、本日の議題とさせていただきます。
- ・(資料2に沿って説明)
- ・以上で議題（２）「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」についての説明を

終わらせていただきます。

(飯塚(正)委員)

- ・資料のなかに、公共交通マップを新聞折込のほか、市内公共施設、商業店舗、病院に配架とありますが、具体的にはどこですか。

(事務局)

- ・公共施設としては中央公民館、図書館、スポーツプラザ、老人福祉センター、商業店舗としては八街駅南口商店街のぼっち、憩(いこい)、病院としては八街総合病院に依頼し、配架いたしました。

(中村委員)

- ・新聞折込のほか、新聞をとっていない希望者には個別配送にも対応したとありますが、どの程度ですか。

(事務局)

- ・お電話などでお問い合わせをいただいた方には個別に配送して対応しました。
- ・また、「広報やちまた」では、新聞をとっていない希望者に個別配送をしております。この度の公共交通マップについては、こういった「広報やちまた」の個別配送対象となっている方々にも同様に配送をしたことから、正確な数字ではありませんが、現在のところ400世帯程度に個別配送を実施しました。

(中村委員)

- ・大変丁寧な対応であると思いますが、逆に市に言えば何でもやってもらえると思われてしまう可能性もあります。現在、八街市では区の加入率が低迷しています。皆さんに区に加入してもらえれば、個別配送ではなく、区の回覧で対応が可能となります。丁寧な対応をすることより、こういった問題も出てくるので、個別配送ではない別の方法を考えても良いのではないかと思います。

(会長)

- ・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。この議題を承認することにご異議ありませんか。

(異議なし)

(会長)

- ・この議題は承認されました。
- ・次に、議題(3)「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)

- ・議題（３）「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（３）をご覧ください。
- ・これは、八街市地域公共交通網形成計画の事業 8「利用促進策による潜在需要の掘り起こし」でも挙げております、普段バスに乗る機会の少ない子供たちに「バスの乗り方」や「バスを利用する際のマナー」を学んでもらうことにより、バス利用への抵抗や不安感を解消し、利用の促進につなげるとともにバスを使った車椅子利用体験や視覚障がい疑似体験によりバリアフリーの大切さや介助方法に対する理解を深めることを目的に千葉運輸支局と八街市地域公共交通協議会が共催により、川上小学校４年生の児童生徒を対象に実施しようとするものです。
- ・なお、この教室開催に当たっては、本協議会のメンバーでもあります「ちばフラワーバス株式会社様」、「八街市社会福祉協議会様」、「千葉県バス協会様」ほか川上地区にお住まいの地域の皆様にもご参加いただいての開催を予定しております。事業の詳細については別紙資料のとおりでございます。
- ・(資料３に沿って説明)
- ・以上で議題（３）「バスの乗り方・交通バリアフリー教室」についての説明を終わらせていただきます。

(会長)

- ・ただいま、事務局から説明のありました「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)

- ・バスの乗り方教室は 40 分ということで大丈夫だとは思いますが、車椅子利用体験や視覚障がい疑似体験については、各 20 分では時間が足りないと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

- ・午前中の授業の時間内で日程を組んでいますので、これ以上の時間配分は難しい状況です。また、今回の教室で 3 回目の開催となりますが、過去の教室のなかでは時間が足りなかったということはありませんでした。
- ・しかし、委員のご指摘のとおり、時間に余裕のない日程ですので、今後改善できるか検討してまいりたいと思います。

(中村委員)

- ・時間的な制約があるのであれば、教室の実施回数を増やすことも検討してはいかがでしょうか。

(事務局)

- ・明後日の開催状況等を踏まえながら、回数を増やすことについても検討してまい

りたいと思います。なお、説明の補足となりますが、車椅子は 7～8 台、白杖は 10 本程度用意しておりますので、参加者が同時に体験できるような方法で時間不足等にならないよう配慮した形で実施いたします。

(池田委員)

- ・この教室は学校側からの要請で実施しているのでしょうか。また、この教室は市内の小学校を順番に回していくような形で計画されているのでしょうか。
- ・こういったモビリティ・マネジメントはバス事業者の無償の協力があるものなので、毎月の開催等は難しいとは思いますが、開催回数が増についても検討できるのでしょうか。

(事務局)

- ・本教室については、八街市地域公共交通網形成計画における実施事業として位置づけていることから、事務局から教育委員会に開催校の推薦を依頼することから始まります。今年で 3 回目となりますが、本教室については評判も良く、最初こそ事務局から投げかけをしますが、学校側からも是非開催して欲しいとのご要望をいただいているところです。
- ・開催校の選定方法について、決まりはありませんが、現在のところ市内各地域を網羅できるよう毎年変更しております。しかし、対象となる児童生徒は毎年変わりますので、必ずしも開催校を変更しなくてはならないといったことはありません。
- ・開催回数を増やすことについては、本教室はバス事業者などの協力が必要となる事業ですので、各関係者と相談をしながら検討してまいりたいと考えております。

(会長)

- ・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。
- ・議題 3「バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催」については以上をもって終了します。なお、開催結果につきましては、次回の協議会において、ご報告させていただきます。

4. その他

(会長)

- ・その他でございますが、事務局より何かありますか。

(事務局)

- ・佐倉市南部地域コミュニティバスの運行について、佐倉市より連絡がございましたので、ご報告申し上げます。なお、本件につきましては、本市の実施する公共交通ではございませんが、佐倉市のコミュニティバスが榎戸駅に接続することから、委員の皆様にご報告するものでございます。
- ・佐倉市では、和田地区・弥富地区において、既存バス路線への運行費補助及びデ

マンドタクシーの運行を行ってまいりましたが、いずれも利用者数は減少傾向にあり、地域から運行改善の要望が出ていたことから、地域公共交通の見直しとして、既存のデマンドタクシーを廃止し、新たに第三工業団地停留所をハブとした佐倉市南部地域コミュニティバスを榎戸駅ルート、物井駅ルート、千城台駅ルートの3ルートで導入いたします。その名のとおり、八街市に関連するものとしては、資料の裏面にあります第三工業団地と榎戸駅を結ぶ榎戸駅ルートでございます。この1月31日より運行を開始し、利用状況等を勘案しながら、適宜変更をしていくことから、1年間の実証運行にすると報告を受けております。

- ・補足ではございますが、佐倉市南部地域コミュニティバスの榎戸駅のバス停の位置につきましては、佐倉市と協議いたしまして、本市のふれあいバスの榎戸駅バス停と同位置といたしました。

(会長)

- ・この他に何かご意見などはございますか。

(佐藤委員)

- ・このバスは佐倉駅などに接続するのではなく、第三工業団地が終着となっていると理解してよろしいでしょうか。

(事務局)

- ・ご指摘のとおりでございます。佐倉市南部地域コミュニティバスについては、コミュニティバスという位置づけから、京成佐倉駅方面に向かう場合は、第三工業団地から既存の民間路線バスに乗り換えていただくこととなります。

(中村委員)

- ・佐倉市のコミュニティバスが八街市に入ってくることに問題はないのでしょうか。

(事務局)

- ・佐倉市のコミュニティバスは佐倉市と榎戸駅のある八街市、物井駅のある四街道市、千城台駅のある千葉市を結ぶ地域間交通となっております。しかしながら、主に佐倉市民を対象とした交通サービスですので、バス停は佐倉市内のみに設置しており、市外にでると、目的地まではバス停は設置されておられません。
- ・他自治体の交通サービスでも本市に接続しているものは他にもあります。佐倉市で運行していたデマンドタクシーは榎戸駅に接続していましたが、富里市で運行しているデマンドタクシーは、現在も八街駅と接続しています。

(会長)

- ・この他に何かご意見などはございますか。ないようでしたら、次に本協議会の副会長でもあります日本大学理工学部交通システム工学科教授 轟先生より地域公共交通についてのお話をいただきたいと存じます。

(轟委員)

- ・八街市地域公共交通網形成計画やその実施計画を踏まえて、今後の地域公共交通について、どのように考えていけば良いのか話をさせていただきます。
- ・八街市地域公共交通再編実施計画の2頁にあります基本方針をご覧ください。ここに大事なことが掲載されており、ここに掲載されていることを今後どのようにして実行していくかが大事なポイントとなってくるのだらうと思います。
- ・基本方針1「公共交通機関の機能分担の明確化」について、キーワードとなるものは「連携」です。近隣市との交通はほとんどの市町村が単独で実施しています。しかし、住民の生活圏は市域内に留まりませんから、周辺の自治体との連携が求められてきます。先ほどの佐倉市南部地域コミュニティバスについて、地域間をまたぐコミュニティバスなのに、市域を越える部分には、なぜバス停を置かないのかというお話がありました。私は佐倉市の交通会議の委員もしていますので、佐倉市の立場で言えば、佐倉市のコミュニティバスなので、前提として佐倉市民を対象としたサービスだということが1番の理由となります。しかし、八街市内にもバス停を置くことによって、利用が増える可能性ということも考えられますし、八街市と佐倉市のコミュニティバスの乗り継ぎによる連携や乗り継いだ場合の運賃の連携ということも可能であったかもしれません。
- ・基本方針2「地域の実情に即した利便性・効率性の高い公共交通の実現」について、記載内容の中身を読んで気になる点は、ふれあいバスのことしか書いていないということです。八街市では、以前よりふれあいバスが長大路線であるという大きな課題があったことから、そこに焦点がいったしまったことは仕方のないことかもしれませんが、今回路線の再編をしましたので、今後は鉄道や路線バスも含めて、公共交通全体のネットワークとしての機能と利便性を高めていく必要があります。実は、八街市の再編実施計画のなかにも路線バスの再編について記載はされているのですが、それほど踏み込んだ内容となっていないという実情がありますので、このあたりを一緒に公共交通として考えていくことが必要だと思います。例をあげますと、八街市の公共交通マップ・ふれあいバス時刻表を見ると、ふれあいバスの路線網はしっかり書かれています。路線バスの路線網もよく見ると書かれています。時刻表までは掲載されていません。利用者は、コミュニティバスだろうが路線バスだろうが目的地に行くことができる公共交通に乗るわけですから、路線バスも一体となった公共交通マップであっても良かったと思います。今回はふれあいバスの路線を大きく変えたことから、こういった形になったことは理解しますが、次に作成するときは、利用者の目線に立ち、全てのバス路線網、全ての時刻を網羅したマップとした方が良いでしょう。
- ・基本方針3「まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開」については、まちづくりとの連携を記載しています。今後、人口減少化していくなか、公共交通に限らないことですが、ネットワーク型のインフラは全て縮小していかないと維持できなくなるので、まちをコンパクトにしていく必要があります。立地適正化計画という計画がありますが、まちをコンパクトにすることにより、コンパクト

トエリアに入った部分はしっかりと公共交通網を充実させていき、外れたエリアは実情にあった最低限のサービスを展開していくわけです。今後は、地域の実情に合った減り張りをつけていかないと、サービスを維持していくことは難しくなります。

- ・基本方針4「協働による持続可能な仕組みづくりの確立」については、先ほどバスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催というものが議題にでておりました。今回は行政主導で実施するというのですが、今後は地域の方々をもっと自発的に働きかけていく必要があります。基本方針のなかにも記載されていますが、市民全員が「自分たちの足は自分たちで守る」という意識を持つこと、そして実行していくことが重要かと思います。実行していくためにはモチベーションを持つことが必要かと思いますが、先ほどのバスの乗り方・交通バリアフリー教室では、子ども達が楽しむ仕掛けを入れているようですが、自分たちも楽しむことにより、モチベーションを上げていくわけです。また、公共交通を実際に利用していくことが大事です。「自分たちの足を守る」と言うのは簡単ですけど、利用がなければ守ることはできません。実際に公共交通に乗ることが大事です。
- ・最後となりますが、八街市の計画のなかには本当に良いことがしっかりと記載されていると思います。これをいかに実行していくかが大事です。さらに付け加えると、社会情勢は日々変わっていきます。例えば、技術面の進歩は著しく、自動運転の技術はかなり普及している段階まできています。こういった技術を取り入れて、いかに変革していくかということもポイントの一つになると思います。また、情報化も生産効率を上げるうえで重要となります。こういった分野においては、公共交通はまだまだ遅れていると思いますので、こういった面を支援することも行政の役割だと思います。そのほか、利用が減ってきているタクシーやバスに荷物を載せて一緒に運搬する「貨客混載」という新しい制度もできました。このような新しい制度をうまく取り入れていくことも必要となってくると思います。

(会長)

- ・轟先生、貴重なお話をありがとうございました。せっかくの機会ですので、委員の皆様から先生にお伺いしたいことはございますか。

(佐藤委員)

- ・佐倉市のコミュニティバスが榎戸駅に接続することについて、これはほとんど上勝田地区や和田地区などの地域住民のためのサービスだと思いますが、佐倉駅や佐倉市にある病院に行かず、第三工業団地にしか行かないようだと、八街市民はほとんど利用しないと思います。八街市民のなかには佐倉市の病院などに行く方が大勢います。せっかく榎戸駅にバス停を設置させるわけですから、もう少し市民が利用する施設に接続してもらえなかったのかと思うと、少し残念に思います。八街市と佐倉市で調整して、もう少し利用の多い施設に接続してもらえると、両市民にとっても良かったと思うのですが、いかがですか。

(轟委員)

- ・八街市側からすれば、確かにその通りだと思います。佐倉市の考え方からすると和田地区や上勝田地区にとって1番最寄りの駅が榎戸駅だから接続させたということです。ご指摘のとおり、やり方によっては八街市と佐倉市のコミュニティバスの連携もできたのではないかと思います。しかし、このコミュニティバスは佐倉市南部の農村部を走るバスなので、最低限の交通サービスを確保する形をとり、佐倉駅など行く場合は、民間の路線バスやJRを利用してもらえればと思います。

(中村委員)

- ・佐倉市の発想でいけば、八街市南部地域の住民の生活区域は八街市中心部ではなく、東金市方面にあるという話を聞いたことがあります。利用状況によっては、ふれあいバスを東金市方面に接続することも可能と考えて良いのでしょうか。

(轟委員)

- ・そういったことも可能と考えますが、その場合は協議会の枠組みについても考えないといけなくなります。場合によっては、こちらから東金市に出向く必要も出てきます。

(早川委員)

- ・先ほど自動運転の話が出てきましたが、例えば30年後、自動運転はあくまで人の運転を補助するという位置づけなのか、高速道路の渋滞なども自分で考えて自動で運転してくれるところまで見据えているのか先生のお考えを伺います。

(轟委員)

- ・非常に遠い将来のことなので難しい話ですが、技術的には全て自動運転というところまでできています。今度はこれをどうやって実用化していくかということです。自動運転に道路が対応していないという問題がありますので、個人の自家用車全てが自動運転になるのは、まだだいぶ先の話になると思います。まずは小さな乗合バスのような乗り物から自動運転になっていくと思います。人が多かたり、障害物が多い場所では、停車してしまいますので、まずは交通量の少ないところを専用道のような形にしていくか、本当に山間のような場所から導入されていくのではないかと思います。ご存じのとおり、鉄道のような専用のレールがあるところでは、すでに自動運転は導入されています。

(池田委員)

- ・千葉県下においても、地域公共交通網形成計画を策定している自治体が多くなってきましたが、まちづくりとの連携に深く踏み込んだ計画を策定している自治体は多くないように感じます。住民の方の立場からすれば、自分の住んでいる地域が立地適正化計画において、市街化区域ではなくなった場合の理解を得ることは難しいと思います。実際に佐倉市では立地適正化計画と地域公共交通網形成計画

を連携させてコンパクトシティになるよう策定しているのでしょうか。

(轟委員)

- ・立地適正化計画については、地域公共交通網形成計画以上に市民の資産価値にも影響する計画ですから、策定に時間がかかりますし、なかなか大胆なことはできないという実情があります。そういったなか、佐倉市では立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を同時に策定しましたので、理念としては連携しています。策定をするなかで、もっとコンパクトなまちづくりという計画もあったようですが、色々な議論を重ねていくうちに今の形になったようです。
- ・全国的にもコンパクトシティの先進事例といわれている都市として富山や秋田があげられます。LRT を導入などしていますが、やはり理念が先行しており、実際のコンパクトシティ化はなかなか進んでいないという実態があるようです。しかし、コンパクトシティ化は難しいとはいえ、これから少子高齢化の時代となりますので、長期を見据えて実行していく必要があると思います。

(横尾委員)

- ・八街市地域公共交通再編実施計画について、ふれあいバスの台数や運行本数、1便あたりの運行時間など利用者から色々と意見があったと思いますが、どこを1番重視したのですか。

(事務局)

- ・八街市は面積も広く、また非線引き地域という特徴からミニ開発により人口が増加し、面的にまちが広がってきたという経緯があり、コンパクトシティと対極にあるような状況となっています。以前は、こういった面的にひろがったまちを網羅するためのバス路線網となっていたことから、1便あたり約2時間程度を要するコースもありました。今回の計画では、各コースの1便あたりの運行時間を短縮し、短縮した分を運行便数に転換することに重点を置いた計画となっています。

(横尾委員)

- ・白井市の交通会議に参加させてもらっているなかで、白井市も同じような問題を抱えていましたので質問させていただきました。

(会長)

- ・この他に何かご意見などはございますか。ないようでしたら、進行を事務局に戻します。

5. 閉会

(事務局)

- ・以上をもちまして、平成29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。

