

開催日時	令和3年6月17日(木) 14:00~15:30
開催場所	総合保健福祉センター3階 大会議室
参加人数	23人
	<p>1. 開会</p> <p>2. 会長挨拶</p> <p>3. 議題</p> <p>(1) ふれあいバス路線の見直しについて (事務局 資料説明)</p>
橋本会長	「ふれあいバス路線の見直し」について、質疑はありますか？
中村委員	<p>資料1の6ページ、市街地循環コースについて、新旧の比較が書いてありますが主な経由地で新の方にイオン八街店が一カ所追加されているが、所要時間が78分から38分に大幅に短縮されており、バス停が一カ所増えているのにそんなに短縮されるのは表現としてはどうなのだろうかと思いました。</p> <p>それから、7ページの新旧の比較の中で、プレミアムアウトレットが入っていますが、以前アウトレットには入っていたと思うのですがそれは廃止になっています。改めてアウトレットに入れるということについて何らかのいい方向での改善案等が見込まれているのか？確かに、他のバスとの接続等ありますが、以前と同じなのかもっと大幅に変わっているから入れる価値があるのか、また八街からアウトレットに行くのにかなり時間がかかるので、時間をかけて行く人がいるのかどうか疑問があります。</p> <p>新北コースですが、実際には二つのコースが入っているのではないかと。2つに分けた方が表現としてわかりやすいのではないかと気がします。八街東地区を回って八街駅へ戻り、そしてそこから北へ戻る。同じ車両を使っているからこのような表現になるとは思いますが、これはあきらかに方向性が違うものなので、同じ車両を使うといっても、こういう紙に起すときの表現としては分けておいた方がわかりやすいのではないかと思います。</p>
橋本会長	<p>ありがとうございます。大きく三点、</p> <p>1つは6ページのイオンが追加したが、時間が大幅に短縮されていることについてのご質問。</p> <p>2つ目が、アウトレットには過去乗り入れをしていて、廃止した経緯があると、状況がどのように変わって今回それが復活したのか。</p> <p>3つ目が北コースの中で、性格、方向性の違うと思われる2つのコースが混在することについて、あきらかに性格や方向性が違うので2つのコースに表現を分けるべきではないか？</p> <p>以上、事務局お願いします。</p>

事務局	<p>ご質問ありがとうございます。</p> <p>まずは、資料1の6ページの市街地循環コースについてから 旧北コースの1部を切り取って市街地循環コースとしているので、旧のところはご指摘のとおり、本来であれば従前の北コースを載せるのが比較としてわかりやすいと思いますので、そこは主な経由地を加筆して78分を要する経由地と、38分を要する新たな経由地というかたちで表現を修正いたします。</p> <p>アウトレットの関係ですが、以前運行していて廃止したというご指摘ですが、ふれあいバスにつきましては、アウトレットに行った経緯はありません。アウトレットまで運行していたのは、試行的に千葉交通(株)が榎戸駅、八街駅、それからアウトレットということで一応路線バスという形で運行されていましたが、採算が合わなかったということで廃線という形になりました。今回、ふれあいバスとして運行する主な理由としては、たしかにアウトレットに行くまでに若干距離はありますが、アウトレットには高速バスあるいは京成線、JR成田線といった他の路線に乗り継ぎができるような可能性があるもので、乗り継ぎ視点を加味してあえてアウトレットに乗り入れをし、乗り継ぎが可能となることで市民の利便性を持たせたいということです。</p> <p>最後に新しい北コースですが、今までの東コースと市街地循環コース以外の北コースをまとめたコースとなっています。市民の方が色で路線を区別されている方が多いので、ある程度4つのコースで色分けしてわかりやすく運行していきたいと考えております。実際は北部方面、東方面と異なるエリアを運行しておりますが、「ピンクのバスで行きます」ということを書面で説明するためにこのような資料になっています。こちらの資料は、あくまでも内部の開示資料ですので、本来はもっとわかりやすくすべきだったと思いますが、運行についてはこちらの色分けで考えています。</p>
橋本会長	<p>中村様どうですか？</p>
中村委員	<p>市民の側から見たら、これは色分けしてもらった方がわかりやすいという風に私は感じます。感じ方は人それぞれですが、ふれあいバスを走らせる中で今まで時間がかかるという声がかかりあったと思う。同じ色のコースがこれだけ長く時間をかけて回るというのが、市民から見ると長いコースができたという風に、感じられないかということで表示の色を分けた方がいいのではないかと思います。</p> <p>アウトレットですが、たとえばJRの酒々井だとか高速バスといった乗り継ぎがあるというものの、そういうことができるからと言ってコースを設定したが、果たしてそれが使われるのかどうかそこまでどのような予測をされた上でこのコースが設定されたのか。具体的に数字が出る設定をしているのならば納得できるが、自分が使うかどうかと考えるとどうかと疑問を感じる設定になっていると感じたので発言させていただきました。</p>
橋本会長	<p>新しい北コースの色を分けるということで、分けることができればわかりやすいということもあります。どうしても4つの車両を走らせているという関係で、時刻表としての案内で色分けするというのは可能なかもしれませんが、車両がもう一台あれば理想の形がとれるのですが、4台4色の色のなかで運行しているので、今後はこれからの課題として表現等も含め、検討していきたいと思います。よりわかりやすくという点について、今後バスがもっと色分けできればいいのですが、実際に走るピンクのバスからパンフレット等を違う表現にしてしまうと、混乱してしまう可能性もあるので今回はこの形でいきたいと考えています。また</p>

	<p>意見があればお願いします。</p> <p>また、2点目（アウトレットへの乗り入れ）についてですが、果たして乗り継ぎ等が本当にアクセス向上につながるのか具体的な裏付けがあるのか？事務局のほうで何かありますか？</p>
事務局	<p>統計的なアンケートなどで、酒々井プレミアムアウトレットへの需要というのは確認していないが、交通ネットワークの利便性向上という観点からの導入であります。また、日常の業務の中で、アウトレットや付近の施設にどうにか行けないか？という意見は聞いている。そういった需要と+αの公共交通への結節点ということで今回乗り入れをすることにした。需要喚起も含め、周知を行っていきたいと考えています。</p>
橋本会長	<p>どうでしょうか？</p>
中村委員	<p>ふれあいバスが走り始めた時、この時こういうバスが来てくれたら便利だろう、走らせてくれという要望があって走り始めたものだと思います。それが、5コースから4コースに減った理由は、走らせて欲しいといって走らせたけど乗ってくれない、需要がなかったということではないか。だから、こういうもの（新規に乗り入れる場所：酒々井プレミアム・アウトレット）を作るときは、ある程度数値で説得できるものを持っていた方が良いのではないか。普段の業務内の感覚で、「走らせて欲しいという声が多いですよ」ということでは、資料としては不足ではないかと思います。</p> <p>同じピンクのバスが違うコースを走ってもいいのではないか。バスの台数が少ないのだから、路線と同じ色のバスが同じコースを走らなくてもいいのではないか。違うコースを走ってもいいのではないかと思います。</p>
橋本会長	<p>見せ方で工夫する余地があるとすれば、この場で回答というのは難しいので、わかりやすさ見やすさという点でも事務局の頭の中に入れて進めていきたい。</p> <p>そのほか質疑ありますか？</p>
巻木委員	<p>確認ですが、今回のふれあいバス路線の見直し案の中で、特に学童児童の登下校に配慮した運行ダイヤになっていますが、八街には何校か小学校がありますが、見直し案に出ている小学校の他にも、ふれあいバスを利用している、または利用したいという小学校があって、それもカバーされていると考えていいのか。</p>
事務局	<p>学校教育課に確認をし、今年の4月現在のもので、各小学校の登下校で利用している児童の数を確認しています。主にふれあいバスについては、東小学校は東コース、二州小学校においては南コース、西コース。川上小学校については西コースを利用している児童がいたので、こちらについて配慮をしています。あとは、実住小学校については千葉フラワーバスが運行している八街線、八街循環線などを利用している児童がいるということはこちらでも把握をしています。以上です。</p>
橋本会長	<p>よろしいですか？</p>
巻木委員	<p>大丈夫です。</p>
橋本会長	<p>そのほか質疑ありますか？</p>

成田委員

ふれあいバス路線見直しについての詳細な説明がありましたが、このような計画を作り、バスの利用者の要望を聞き要請を受けて調整してやっていくということですが、この要望に応じて、お客様がすぐその要望通りに乗るかどうかというのは不安と手探りの中で、バス利用者との計画といろいろ打ち合わせをされて作られたと思います。ここまでまとめられたということに、敬意を表したい。

その上で、資料4ページにあります現行コースへの主な市民要望及び見直し案について。要望を受けて計画をし、鉄道や民間路線バス等との接続という大きなテーマそして新八街総合病院へ乗り換えなく通院したいということで、10月に見直しを予定されているとのことですが、こうした計画変更においてサービスが改善されたのかどうかということはお客様にとってみると使ってみないとわからないというところがある。今の段階は書類上のことであって、すでに今の状況で乗り継ぎの方がどのような方でどのくらいいるのか？というデータとして取られていないのではないかと10月前の運行と後の運行で、今までの乗り継ぎのお客様はこのくらいだったが、変更によって画期的によくなった、逆に減ってしまったなど、立ち止まっていいところは増やし悪くなった部分はどのようにかという、さらなる八街市のふれあいバスをよくするための、検討できる材料、情報をどのように取るのかという点で、まだ先の話ですが、10月に始まる前後にそうしたデータ収集について今後検討していただき、10月以降の協議会にて結果をお知らせしていただけたほうがいい。

酒々井プレミアム・アウトレットには高速バスで東京に行くものがある。ふれあいバスを通じての高速バスの乗り継ぎを行うサービスは今はないのですが、市民の方も今までにないことでイメージもわからない部分もあるかもしれない。こうした新たなサービスを展開する中で、ある程度、時刻表に「この何分のバスにのればアウトレットに何分に着き、東京行き的高速バスに乗り継ぐことができます」または、主要な高速バスで行ける場所を別冊でもいいのである程度モデルとなるような、お客様の要望に応じて、ふれあいバスを通じてもう少し遠くにも行けるという話が市民の中に広がればまた違う需要が出てくるのではないかと。

鉄道に乗り継ぐ想定された見出しもあるので、すべての乗り継ぎを表すことはできなくても、市民にとっても役に立つ乗り換えプランになる。お客様の需要が増えて、このバスに乗ったら東京行きに乗れるということで利用者が増えてくれば、高速バス側との切符やダイヤの調整も必要ですし、今できるとは言えませんが、今後そういった新たな展開があるのではないかと。高速バス側も利用者が増えることはありがたいことなので、ぜひいい方向に進めていくためにもデータを活用していくことで、ふれあいバスはもっと良くなるのではないかとと思います。

橋本会長

貴重なご意見、ありがとうございます。

今のご意見はかなり前向きな意見だと思いますので、十分頭に入れながら進めさせていきたいと思っております。

そのほか、質疑はありますか？

質疑がないようですので、これで質疑を終了いたします。

次に採決をいたします。

この議題を認定することに、ご異議はありますか。

(異議なし)

橋本会長	<p>ありがとうございます。この議題は承認されました。次に議題(2)に移ります。事務局より説明を求めます。</p> <p>(2) 令和4年度地域内フィーダー系統補助にかかる地域公共交通計画認定申請について (事務局 資料説明)</p>
橋本会長	<p>ただいま説明がありました、令和4年度地域内フィーダー系統補助にかかる地域公共交通計画認定申請について、質疑はございますでしょうか。</p>
成田委員	<p>現在のバス事業の大変厳しい状況を踏まえた意見として、新型コロナウイルスの影響で乗り合いバス事業について運休にならないように、様々な助成をお願いしながら継続してきた。今後も、公共交通として市民の足を支えていく役割として、考え方を汲んでいただければありがたいですが、資料2の5-5にあります評価指標の目標値の「公共交通に係る市財政負担額」につきまして、利用者数はコロナの影響で大変厳しいと説明ありましたが、市の財政が厳しいことは十分承知の上で、令和2年度においても国の臨時地方創生交付金の活用も検討していただき、今年度もまた大きな額の臨時地方創生交付金が第一次は都道府県対象ということでしたが、今後はバス事業にも支援があるという国の動きがあります。</p> <p>また、新型コロナウイルスの接種会場への運行のような、バスを取り巻く様々な援助も大きくなってくると思うのですが、ここにある52,201千円、目標、現況値程度という考え方は、コロナというのは現況と違い異常時ということで、コロナを通じて援助していただいた部分は内数ではないというように考えていただきたい。</p>
橋本会長	<p>事務局の方、今すぐ即答できるものでもないと思いますが、バス事業に限らずコロナ渦でかなり影響を受けているというのは当然で、その中でも路線バスを支えている観光分野の貸し切りバスもかなり厳しいので、バス事業者は本当に厳しいと思います。タクシー業界にしても、交通事業者はかなり苦戦している状況は十分に承知している。この場ですぐ何かできるというわけではありませんが、今後そういった状況も念頭に入れながら考えていきたいと思っています。</p> <p>他に質疑等ありませんか？</p>
天野委員	<p>成田委員から、事務局からもお話がありましたがお話がありました実住小の通学について。二区の奥の東部グラウンドあたりはふれあいバスが通っていません。それはしょうがないのですが、おそらく利用者が少ない中でも、昨年までは実住小学校の児童7名が民間の路線バスを利用して通っていた。今年に入り、コロナの影響なのか今は6年生の児童一人だけしか利用していません。これが、コロナの影響だとすれば、コロナの状況が改善すれば以前のような6~7名の利用者が増えてくるのではないかと思います。その中で、ふれあいバスの通らない民間のバスで登校している子達の何らかの特典、民間のバスに乗ることによっていいことがある。というようなことを考えて欲しい。それが、民間バスとの共栄共存になっていくのではないかと。小さなことですが、そういうことも考えていただけたらと思います。</p>
橋本会長	<p>回答ということではなく、今後の要望という形でよろしいでしょうか。</p>
天野委員	<p>はい</p>
橋本会長	<p>他に質疑等ありませんか？</p>

質疑がないようですので、これで質疑を終了といたします。
次に採決をいたします。
この議題を認定することに、ご異議はありませんか。

(異議なし)

ありがとうございます。この議題は承認されました。
事務局におかれては、速やかに国土交通省への申請を行ってください。
以上で、本日の議題については終了となりますが、次に、第4その他報告事項に移ります。

その他の報告事項について、事務局お願いします。

4. その他

新型コロナワクチン接種用シャトルバス等について
(事務局 資料説明)

5. 閉会