

鎌ヶ谷市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 令和2年2月4日(火) 14:00～16:30
2. 場 所 鎌ヶ谷市役所 6階 第1・第2委員会室
3. 議 題 議題1：鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会検討(提言)報告書
について
議題2：生活バスちばにうの運賃改定について
4. 出席委員
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者
吉田 修一(船橋新京成バス株)、加藤 弘正(ちばレインボーバス株)、
徳永 昌子(鎌ヶ谷観光バス有)
 - ・一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
小池 満尚(一般社団法人千葉県タクシー協会京葉支部)
 - ・一般社団法人千葉県バス協会が推薦する者
成田 斉(千葉県バス協会)
 - ・住民又は利用者
坂本 康政(鎌ヶ谷市商工会)、吉崎 勇(鎌ヶ谷市自治会連合協議会)
 - ・関東運輸局長若しくは千葉県運輸支局長又はその指名する者
飯塚 孝廣(千葉県運輸支局)
 - ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体が推薦する者
吉田 英樹(新京成バス労働組合)
 - ・道路管理者が指名する者
近藤 亮(千葉県東葛飾土木事務所)
 - ・千葉県警察が指名する者
高戸 敦(鎌ヶ谷警察)
 - ・学識経験者
岡 秀明、布施 泰男
 - ・鎌ヶ谷市の職員
高岡 敏和(都市建設部長)、永東 昇(道路河川管理課長)
5. 欠席委員 なし
6. 事務局 都市計画課：木島都市建設部副参事(事) 都市計画課長
都市計画課都市政策室：星野室長補佐、竹澤主査
7. 傍聴人 3名

8. 配布資料 傍聴人に対して会議当日に配布した資料は、コミュニティバスの新しい運行ルート案を添付しており、今後の協議次第で運行ルートの変更もあるため、市民の誤解や憶測を招き、不当に市民の間に混乱を生じさせるおそれがあるとして会議終了後に回収した。

9. 議 事

1 各委員への委嘱状交付

2 委員長及び副委員長について

鎌ヶ谷市地域公共交通会議設置要綱第4条第1項の規定に基づき、委員の互選により会長を岡委員とし、同要綱第4条第3項に規定する会長の職務代理者は、会長の指名により吉田修一委員とした。

3 会議の公開及び傍聴について

同要綱第6条の規定により会議を公開とし、傍聴者に対しては当日配布した資料は、意思決定前のものであるため会議終了後に回収することとした。

4 事務局からの説明

当日配布した資料を基に事務局から説明を行なった。その概要は以下のとおり。

* 「ききょう号」の目的について

* 「ききょう号」のこれまでの経緯について

* 「ききょう号」の現状と課題について

* 鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会の提言と運行計画について

5 質疑応答

議題1について資料に基づき説明後、以下のとおり質疑応答が行われた。

会長	ただ今、事務局から資料に基づいて説明がありましたが、委員の皆様、早速ですがご意見、ご質問はありますか。
A委員	昨日、商工会の役員会がありまして、私がこの会議に出席することを報告させていただきました。その中で商工会を代表してお話をさせていただきたいと思いますが、商工業者の知名度及び来店者拡大のため、バス停留所のネーミングライツを活用したいと考えていますが、希望する場合、バス停留所の新設というのは可能ですか。
事務局	バス停留所は通常だと300メートル間隔が一般的だと思いますが、利用者が高齢化する中で、バス停留所の間隔は検討する必要があると思います。また、バス停留所の設置場所について、危険な場所に設置することはできませんので、安全面も考慮しバス停留所の設置が可能かを検証する必要があります。さらに安全面が確保された設置可能な場所であっても、バス事業者や

事務局	運輸支局とも協議を行う必要があります、その辺を解決出来れば設置していきたいと考えています。
会長	バス停留所の位置は、決まっていますか。
事務局	現段階では、正式には決まっていません。
会長	協議する時間はありますか。
A委員	<p>商工業者の知名度向上につながるのであれば、バス停留所設置に伴う費用負担は必要であると考えています。</p> <p>また、提言書中の11番に、「運行業者は収支率向上などに取り組み、車内広告等を行うこと」と記載されていますが、この内容についても商工会としては、地域の方々に知名度を上げる機会になると考えておりますので、今後、協議をさせていただきたいと思っております。</p>
事務局	<p>今回の提言の中では、収支率向上に関する項目を盛り込んでおり、この11番目の内容につきましては、「コミュニティバスの車内広告等を含む」と記載していますが、これは車内広告を掲載することで広告掲載料が運行経費の一部になるのであれば良いと考えています。</p> <p>また、今、委員から意見がありました「バス停留所のネーミングライツ」についても、バス事業者の収入につながるのなら、今後、協議を行い実施したいと考えています。</p>
会長	広告料等の収入に関して、コミュニティバスの事業者は、どのように関連するのでしょうか。それとも収入は一旦、市側に入り、市側から各事業者に振り分けますか。
B委員	バス停留所のネーミングライツは、個別にバス事業者が受けるよりも、名前について市側と協議して決めた方が良いと思っております。車内の広告等に関しては、バス事業者と直接、協議しても良いと考えます。
会長	この話の進め方については、事務局とバス事業者が連携し、協議を続ける必要があると思っております。
A委員	<p>市役所からの周知と同時に、商工会の会員にも周知を図りたいと考えます。商工会といたしましては、地域の活性化を図るためにもコミュニティバスを利用したいと考えています。</p> <p>地元の小さな商店の前にバス停留所を設置してもらえれば、来店者も増えると思っておりますので、是非これは実現させていただきたいと思っております。</p>
会長	バス事業者は、商工会に参加しているのですか。
A委員	<p>本社を置く位置になりますので、鎌ヶ谷観光バスは商工会の会員です。また、京成バスは、商工会に加入した場合、定款役員という形になるかと思っております。</p> <p>この話は、ご提案という形になりますので、商工会と市役所、またはバス事業者と連携して今後の協議の中で進めさせていただきたいと思っております。</p>

事務局	この件につきまして、現時点では次期運行事業者が未決定なので、事務局が先行してどこまで形にできるのか、また、バス事業者の決定後に協議を行う必要があると思いますが、来年4月1日に新しい運行が始まることを前提条件として考えると、運輸支局に届出を提出するのは、遅くとも来年の1月頃になると思いますので、その前にバス停留所の位置を決める必要があります。
会長	この話は、今後も継続して協議を行う必要があると思います。
A委員	今後、新しい運行ルートが決まり時刻表等を作成する際、個人の企業名の掲載が可能なのであれば、その事を商工会としても会員に周知していきたいと考えています。 また、店名が付いたバス停留所であれば、店の利用者も増えると思います。このように知名度の向上は、商工会の会員にとっても、大変メリットがありますので、商工会の立場として、是非ともご検討願いたいと思います。
会長	バスの停留所の変更等に関して、どの程度の手続がありますか。
C委員	広告宣伝費として、その収入を全部市の方で預かっていただき、それを補助金に入れていただければいいのではないのでしょうか。
事務局	今の意見は1つの方法として考えられますけれど、もう1つの考え方いたしまして、バス事業者の収入として実質収支に充てていただく方法もあります。
会長	いくつかの方法があると認識する必要があります。
D委員	コミュニティバス事業が、商工会の支援で持続可能となるのは賛成です。しかし安全面という観点では、幾つかの課題があります。 道路交通法において、バス停留所の前後は駐停車禁止になっており、安全面といった意味で重要な場所となっています。先ほどの意見では、「お店の前にバス停留所があると良い。」とのことですが、例えばその前に横断歩道があったり、周辺に交差点があったりすれば、設置は難しくなります。 通常はバス事業者が設置場所の案を作り、公表する前に道路管理者や交通保安管理者と協議を行います。 そのためバス事業者が決定後にバス停留所の設置場所を協議するのではスケジュール的にも難しいので、その前段から希望する場所を把握し、予め警察や道路管理者と協議を行い、ききょう号のバス停留所が設置可能な場所なのか確認した方が良いと思います。
会長	バス停留所の件に関する検討を事務局は行っていますか。
事務局	はい。基本的には横断歩道から15メートル以上離すとか、坂の下など危険な可能性がある場所にはバス停留所は設置できません。 基本的に安全第一と考えておりますので、安全面での課題がクリアされれば新規のバス停留所の設置は可能と思います。

A委員	<p>バス停留所にベンチを設置する際、商工会で業者を募り、企業名が入ったベンチを寄贈し、設置できないかという意見が商工会の中でありました。</p> <p>商工会としては、コミュニティバスを一つの広告媒体とし考えることも出来るので有効利用できれば良いと考えています。</p> <p>もちろん安全性については、協議を行う必要があると考えています。</p>
事務局	<p>この提言書を策定する際、バス停留所の設置場所は店舗前とか、店舗内の駐車場という案がありました。</p> <p>例えば大型商業施設の駐車場にコミュニティバスを入れる場合、駐車場の舗装厚は、普通車の重量を対象としているため、小型バスが走行すると舗装を損傷する可能性があります。</p> <p>また、店舗内の駐車場にバス停留所を設置したら、自動車で来店する店舗利用者にとって、バスが通る際に危険であり、バスの運転手にとっても店舗利用者がバスの周辺を歩くのは危険です。</p> <p>バス停留所の設置場所については、バス運転手の負担軽減となる場所が良いと考えます。また、道路上に設置する場合、安全が確保されるのであれば可能だと思います。</p>
A委員	<p>中小の企業が自社の名前を記載したベンチを、停留所に設置して欲しいと考えています。地元で高齢の方が営業している中小の店に、お客さんを呼ぶ手段としてベンチを設置できれば良いと考えています。</p> <p>この件につきましては、商工会の代表として提案させていただきます。</p>
B委員	<p>路線バスでは、ネーミングライツとしてバス停留所の名称変更や、バス停留所の設置位置を変更している事例が少ないですがあります。</p> <p>バス停留所の位置の変更については、安全面の照会という手順を踏んだ上で可能なのですが、名称変更については、それ相応の手続があります。ネーミングライツでは、まず契約締結後、バス停留所の名称を記載した看板の発注があり、バスの車内で流す放送（ナレーション）の変更に伴う発注等、契約者には費用がかかります。</p>
会長	<p>この件に関しまして私の方から、ひと言、言わせていただきます。</p> <p>鎌ヶ谷市の地域公共交通会議が開始されてから、今まで地元の自治会や商工会からの意見や提案は少なかったと思います。</p> <p>今回、商工会から提案がありましたので、事務局やバス事業者は、お互いに話し合って進めてください。</p> <p>ほかにご意見はありますか。</p>
D委員	<p>15ページの新規要項ルート案で、鎌ヶ谷市コミュニティバスが、高柳駅に向かうルートになっていますが、高柳駅は鎌ヶ谷市内なのですか。</p>
事務局	<p>市外です。点線で表現していますが、これは往路の片方向しか走行しないことを示しています。</p>

D委員	高柳駅では下車できるけど、乗車はできないのですか。
事務局	現時点では高柳駅に、ききょう号のバス停留所を設置することは考えておりません。
D委員	了解しました。
B委員	資料17ページに記載されている乗継について確認いたします。 路線バス等への乗継についても広く進めて行きたいとの内容ですが、乗継の運用方法について、どのような形であればお客様に迷惑が掛からず、トラブル無く乗継が可能になるのか、少し掘り下げて考える必要があると思います。大筋では賛成はしておりますが、少し細部に行きわたるような検討が必要と考えますので、今後、協議をよろしくお願いいたします。
事務局	これは提言なので、今後、運行計画の中で具体的なケースを検討していきたいと考えています。
D委員	乗継に関しまして、路線バスがききょう号の到着を待つことは難しいと思います。バスは時間に遅れないように運行計画を組んでいますが、想定できない事情で遅れることが多々あります。鉄道の場合は遅れた際、現在、どの辺りを走行しているのか運転手に情報が行き届くので、車内アナウンスで「あと5分程度で到着の見込みです。」と伝えられますが、バスの場合は難しいと思います。 また、路線バスの乗客が、ききょう号への乗継を予定していても、乗継停留所で30分以上も待たされるとトラブルになると思います。 路線バスとの乗継は否定しませんが、十二分にご検討いただいたうえで慎重に対応する必要があると思います。
事務局	バス位置情報等の周知の仕方だと思います。 コミュニティバスから路線バスに乗るときは、市からお支払するような形なので、利用者が負担するということはありませんから、場合によっては次の日に使って貰うことがあっても良いと思います。
会長	乗継の仕組みについて検討をお願いします。
E委員	提言に記載されている詳細な内容については、今後も引き続き協議していくという姿勢ですか。
事務局	はい。今後も検討していきます。
会長	ほかにございませんか。 ご質問等がないようなので、皆様にお尋ねします。 議題1 鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会検討（提言）報告書については、異議なしでよろしいですか。
委員全員	— — —異議なし— — —
会長	議題1 鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会検討（提言）報告書につきましては、了承することとします。

議題2について資料に基づき説明後、以下のとおり質疑応答が行われた。

会長	只今、説明がありましたが、協議を行う内容は2つあります。 運賃改定と運行便数の減便。 減便は既に実施しているのですか。
徳永氏	1月27日に千葉県運輸支局に届出を行いました。
会長	実際、減便を行なったのはいつからですか。
徳永氏	告示の1か月後ですが、少しフライングをいたしまして早めに開始をしてしまいました。
会長	いずれにしても3月にはもう減便の状態で開催しており、運賃については10パーセント増しの330円を提案するのですか。
徳永氏	はい。現在の300円を330円にしたいと思います。
会長	今の説明を受けて、何かご意見等がありますか。
E委員	今、説明がありましたが、「直行便に関しては地域公共交通会議の案件」であり、「環状線については自主路線」という位置付であると思いました。 運行の減便については、1月27日に届出が提出され、事前の受付なので30日前の届出となりますが、急激な減便なので他の交通機関やバス路線との整合性があつたりとか、クリームスキミングというところに抵触するかという話も踏まえて、それは内部でも確認させていただく作業が出てくるかなというところが運輸支局の考えです。 運賃につきましては、地域公共交通会議で了承されれば、あとは申請を提出することになります。減便については届出を提出されていますが、クリームスキミングに抵触するか検討している状況です。
会長	5年前に直行便を運行する際は、地域公共交通会議で議論しましたが、その後の環状線の運行に関しては、この会議で検討していません。
事務局	直行便の運行の時だけ協議しました。あの時は、所有する車両台数が4台であったため、地域公共交通会議から証明書を発行しました。
F委員	似ているような確認ですが、会議の冒頭で、「地域公共交通会議の案件です。」と説明がありましたが、この案件が地域公共交通会議で議論する案件なのかを確認したいと思います。 また、仮に地域公共交通会議の案件であれば、今まで議論していたように事務局がなぜ説明をしないのか疑問に思いました。そのことを説明願います。
会長	5年前の直行便の運行の際は多くの意見が出ましたが、鎌ヶ谷観光バスには、「継続して運行できるように努力してください」として、当会議で了承した経緯がございます。 その後、環状線については当会議では協議しておらず、いつの間にか運行が開始されていました。そのような状況です。

F 委員	<p>地域公共交通会議の案件であれば、数年前でも協議が整った旨の書面があり、運行計画中に運賃等が記載されていて、それを今回このように変更したい、ということ地域公共交通会議で協議するのが正式な手続だと思います。</p> <p>それが既に運行計画は提出しました、というのが今の状況であり、正式な手続を踏んでないと思います。</p>
事務局	<p>生活バスちばにうの運行に関しては平成26年4月に地域公共交通会議を開催しています。運行ルートが、印西市方面から鎌ヶ谷市に乗り入れるため、印西市はもとより鎌ヶ谷市でも地域公共交通会議で協議を行うことになり、最終的には会議の中で承認が得られ運行開始となりました。</p> <p>今現在は、ちばレインボーバスが同じ路線を走っているので、生活バスちばにうは、地域公共交通会議協議を必要としない路線バスに移行したと認識しているので、事務局としてあえて説明はいたしませんでした。</p>
E 委員	<p>本来であれば6年前に運行を開始する段階で地域公共交通会議を経ているので、仮に地域公共交通会議の協議路線でなく、自主路線として協議を行うとしても、一度はこの会議の場で、生活バスちばにうを協議路線から外すための決議を行う必要があると思います。</p> <p>地域公共交通会議の協議路線から外し、自主路線という位置付になれば、その後の協議は、鎌ヶ谷観光バスと運輸支局間で行えば良いと思います。</p> <p>今の現状は、地域公共交通会議で特に協議を行わず、鎌ヶ谷観光バスが運輸支局に運賃改定や減便の届出を提出してる状況なので、本来であれば地域公共交通会議で協議は整っている旨の文書を添付して届出を提出すべきと思います。</p> <p>生活バスちばにうは、運行開始時は地域公共交通会議の承認が必要であったけど、現在は状況も変わり地域公共交通会議での議論を必要としない自主路線として運行したいというなら、まずは地域公共交通会議で、その部分を協議して整理するべきと思います。</p>
D 委員	<p>国土交通省は平成27年に地域公共交通会議のガイドラインを策定し、各運輸局やバス協会にも周知しています。そのガイドラインでは、地域公共交通会議は運賃等を決められるとされていますが、運賃を決めるうえでは、その対価が本当に妥当なのかを、慎重に会議の中で議論する必要があります。また、同じエリアを走行する路線バスやタクシーも含めた他の公共交通に影響を与えないのか十分に審査した上で議決する旨が記載されています。</p> <p>道路運送法の改正で、「地域公共交通会議」という組織が国に代わって審査を行えるようになったことは、地域の実情を考慮しながら運賃等の協議ができるので非常に良いと思います。</p> <p>それを踏まえて生活バスちばにうは、千葉ニュータウン中央から鎌ヶ谷市への直行便を運行する際、この会議で証明を受け、その後、ちばレインボー</p>

	<p>バスが同じ路線を運行開始したので、生活バスちばにうも路線バス化しているので、地域公共交通会議の場で協議を行う必要はないのではとの疑義が生じているのが現状です。</p> <p>一般的な事例では、地域公共交通会議の議論を経ないで、既存の路線バスが運行しているエリアに新規参入する機会があります。運賃についても、既存の路線バスの運賃より高くなければ、運賃設定している事例もあります。</p> <p>鎌ヶ谷観光バスの今回の申請で300円から330円への変更が高いと思われるのなら、正式に運輸支局に申請するべきと思います。地域公共交通会議の議決ではなくて、自ら運転手のコストや経費等の計算書を作成して、自主路線として申請された方が良いでしょう。</p> <p>この点について、鎌ヶ谷市の認識も少し違うと思いますので、今日この場で議決を行わず、過去の経緯も踏まえて情報の整理を行ってからだと思います。</p> <p>議題1で、ききょう号の運賃に関する提言の説明がありましたが、現状で掛かっている経費や、運賃収入等に関する客観的なデータに基づいたうえで、運賃を改定する必要があると説明されました。これなら出席された委員も納得すると思います。</p> <p>現在は働き方改革と言われ、各バス会社も運転手が集まらないという状況ですから、そのような状況を踏まえて、改定する運賃が何故330円なのか十分な説明が必要だと思います。</p> <p>鎌ヶ谷市が事務局なので、鎌ヶ谷観光バスと事前のヒアリング等を行い、他の公共交通に問題ないと判断してから、この会議に諮れば良いでしょう。</p> <p>その一方で、協議路線ではなく一般路線と位置付けて進めた方が、経営の自由度は高いので、そこは運輸支局に相談した方が良いでしょう。</p>
会長	<p>今までの意見をまとめると、生活バスちばにうの運賃改定について決議する前に、まずは当会議との位置付けについて整理する必要があると思います。</p> <p>1つは「従来通り当会議で議論の対象とする協議路線として扱う。」か、もう1つは「当会議から外した自主路線として扱う。」かの2通りだと思います。</p>
F委員	<p>今日この会議に初めて参加しましたが、この件について事務局の認識が明確になっていない感想を持ちました。</p> <p>先ほどの事務局の説明では、生活バスちばにうは平成26年に開催された会議で了承されたので、運行を開始した経緯があるとのことでした。そのため当会議は責任があると思いますが、環状線については自主路線と考えられるため、直行便も地域公共交通会議の協議路線から外れたとの認識を事務局は持たれていました。それにも関わらず、本日の議題の中で、直行便の運賃</p>

	<p>改定を議論するのは非常に矛盾していると思います。 その辺について事務局の説明を求めます。</p>
事務局	<p>生活バスちばにうの運行を始めるにあたり、鎌ヶ谷観光バスは車両を4台しか所有していなかったため、自主路線としての位置付けが得られないので、鎌ヶ谷市と印西市の両市で協議を行い、地域公共交通会議の証明書が必要であることから会議を開きました。</p> <p>今回の運賃改定についても、事業者から会議の直前に相談を受けました。本来はコミュニティバスききょう号の提言内容について、地域公共交通会議で協議する予定でしたが、印西市でも地域公共交通会議を開催するので、鎌ヶ谷市でも是非とも地域公共交通会議で、生活バスちばにうの運賃改定について協議していただきたいと相談を受けました。</p> <p>そのような経緯を踏まえ、本日、議題として議論していただくことになりました。</p>
F委員	<p>今後については先ほど会長からもお話しがありましたけど、二択になると思います。</p> <p>この地域公共交通会議で運行に関する証明書を発行しているのだから、それを廃止するのであれば、経過等の説明がなされ十分な議論を行う等の必要な手続を踏むべきと思います。</p> <p>ところがそれを全て省略し、なおかつ直行便だけを対象とし大幅な減便で、ましてや事後報告という形になっています。</p> <p>このような状況で、今、この場で二択の協議を行い結論を導くのは難しいと思います。</p>
E委員	<p>本日の会議において、事業者が運賃改定の説明を行う前に、事務局から生活バスちばにうの運行開始の背景や、現状の経緯等について説明を行い、その上で、生活バスちばにうを地域公共交通会議から外したいとの意向を示されたのち、事業者から現状についての説明を行い、次に経費等を計算した資料を示し、最後に自主路線として申請を提出したいという流れでの説明になると思います。</p>
会長	<p>議題2の資料には、減便後の時刻表が添付されていませんが、減便後の運行について時刻表も説明資料として必要になります。</p>
E委員	<p>事業者の先ほどの説明では、直行便の運行便数が、23便から15便減らし8便の運行にしたいとのことでした。15便の減便については、環状線の運行で補えるので、利用者への負担も少ないとの説明でした。</p> <p>それであれば、23便運行の時刻表と、環状線の時刻表を用いて、現状の運行状況の説明を行い、減便後の時刻表を同じように比較したうえで、減便後も利用者への負担は少ないと説明されれば良かったと思います。</p>
会長	<p>時刻表や利用者数を整理した表を用いて、この地域の人の流れを客観的に判断できれば減便について議論できると思いますが、この時間帯は利用者が</p>

	<p>少ないから直行便の運行を止めて、それを環状線でフォローすれば良い、という説明では、この会議で了承するのも難しいと思います。</p>
徳永氏	<p>この案件については、一度持ち帰り、検討を行います。</p>
委員長	<p>運賃改定及び減便については、鎌ヶ谷観光バスとしては実施したいし、持ち帰り検討する時間もないと思います。</p> <p>そのため生活バスちばにうの位置付け、当会議の関わり合い方について、早急に結論を出す必要があると思います。</p> <p>仮に地域公共交通会議の協議路線としての位置付けを外すとの結論が出れば、鎌ヶ谷観光バスは、自主路線として運輸支局と自由に協議を行えることとなります。</p>
E委員	<p>基本的には当会議の方向性として、生活バスちばにうを外すということですか。</p>
会長	<p>個人的には、そのように考えています。</p>
F委員	<p>外す方向であっても、今までの経緯について説明をし、議論したうえで外す必要があると思います。</p>
D委員	<p>本件に関する方向性については会長から示していただき、事務局側から書面の協議を行う方法もあると思います。</p> <p>この件について鎌ヶ谷観光バスから再度説明をいただくにも、また、各委員にお集まりいただくのも大変だと思います。</p> <p>そのため事務局側から書面で「生活バスちばにうは、今後は地域公共交通会議の案件ではなく、一般路線として取り扱いたい。」と提案して、委員のご理解が得られたら、それを決議とすれば良いと思います。</p> <p>これは一提案でございます。</p>
会長	<p>今、委員から提案がございましたが、鎌ヶ谷観光バスが運行する生活バスちばにうの本会議との位置付けについては、書面協議を実施して決めることとしてよろしいでしょうか。</p>
委員全員	<p>— — 異議なし — —</p>
会長	<p>では異議なしとします。</p> <p>書面協議の内容は、バス事業者、事務局、運輸支局で十分な協議を行って作成してください。</p> <p>最後に、鎌ヶ谷観光バスは、当会議の証明書に基づいて運行を開始したので、今後も利用者のために頑張ってください。</p> <p>では、議題2については、以上で終了します。</p>
事務局	<p>最後に、その他事項といたしまして事務局から報告がございます。</p> <p>昨年2月にききょう号の新鎌ヶ谷駅のバス停留所の位置を変更させていただきました。理由といたしましては、これまでは障がい者区画と、きき</p>

事務局	<p>よう号のバス停留所の位置が同じ場所を使っておりましたので、ききょう号停車時に様々なトラブル等が発生しておりました。本来であれば地域公共交通会議で協議後、承認をいただいてからバス停留所の移動を行うものですが、緊急を要するという事でやむを得ず先行的に移動させていただきましたので、これをご報告させていただきます。</p> <p>なお、同様の事案が東武鎌ヶ谷駅のバス停留所にもあり、こちらも障がい者区画とききょう号のバス停留所が同じ場所を使っていますので、今後、移設する位置について検討を行いたいと考えています。報告は以上です。</p> <p>これで本日の会議を終了させていただきます。</p>
-----	---

会議議事録署名人の署名

以上、会議の経緯を記載し、相違ないことを証するため次に署名する。

令和2年4月8日

氏名 小池 満尚

令和2年4月21日

氏名 高戸 敦