

## 第3回鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会議事録

1. 日 時 令和元年12月17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. 出席委員
  - ・鎌ヶ谷市地域公共交通会議委員(学識経験者)  
岡 秀明、布施 泰男
  - ・コミュニティバス運行会社の職員  
加藤 弘正、吉田 修一、徳永 昌子
  - ・関係行政機関の職員(鎌ヶ谷警察署交通課長)  
高戸 敦
  - ・関係団体から推薦された者(鎌ヶ谷市商工会、鎌ヶ谷市自治会連合協議会)  
井手 勝則、横井 道男
  - ・本市の職員(道路河川管理課長)  
永東 昇
4. 欠席委員 なし
5. 事務局 高岡都市建設部長  
都市計画課都市政策室：仲田室長、星野室長補佐、竹澤主査
6. 傍聴者 5人
7. 議 案 検討(提言)報告のまとめ
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 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った。その概要は以下のとおり。
    - \*コミュニティバス運営検討委員会の検討内容(予定)について
    - \*ききょう号の提言内容について
    - \*鎌ヶ谷市コミュニティバス新ルート案運行可能便数について
    - \*鎌ヶ谷市コミュニティバス運行ルート模式図及び乗継停留所について
    - \*ききょう号の乗継について
    - \*運行経費と補助率及び収支率について
    - \*鎌ヶ谷市コミュニティバスの協定について
    - \*検討委員会の意見のまとめについて
    - \*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

## 2 質疑応答

事務局からの説明後、以下のような質疑応答が行われた。

委員長	<p>今、事務局から説明がありました。が、検討委員会の意見のまとめといたしまして報告書26ページに13項目の提言がありますので、1つずつ検討を行いたいと思います。</p> <p>まず最初の項目である「全路線をノンステップバスにすること」について、ご意見等がありますか。</p>
A委員	<p>現状は、どのような車両で運行しているのですか。</p>
B委員	<p>船橋新京成バスにおいて1台はノンステップバスですが、もう1台はツーステップバスと言われるような形で2回上がると床面になります。高齢者にとっては乗りづらいタイプの車両なので、これをノンステップバスにすることで、お客様も利用しやすくなると思います。</p>
委員長	<p>通常路線バスもノンステップバスに変更しつつあるのですか。</p>
C委員	<p>変わりつつありますが、全てではありません。</p> <p>ちばレインボーバスでは、約60パーセントがノンステップバスです。</p>
D委員	<p>これから導入する車両はノンステップになると思います。</p>
A委員	<p>提言書には、「全路線をノンステップバスにすること」と記載がありますが、「いつまで」という期限が記載されていません。</p>
事務局	<p>全路線をノンステップバスにすることに関しましては、次期の新たな運行の中で導入するものでございます。</p> <p>次期の運行開始は令和3年4月1日からなので、新たな運行に際しては全てノンステップバスを導入していくということで提言をいただきたいと思っています。</p>
B委員	<p>私の認識では、次期のコミュニティバスの在り方については、ノンステップバスになると考えています。</p>
D委員	<p>西線及び西線2はワゴン車で運行しておりますので、少ない段差ですが2段あります。ノンステップバスの方が利用者には安全で良いと思いますが車両購入費は高価になります。</p>
E委員	<p>ノンステップバスにした時に、利用者の乗り残しはどうなりますか。</p>
事務局	<p>現在の運行では、東線と南線は、31人乗りの車両を使用しているので乗り残しという報告はいただいていません。</p> <p>西線及び西線2に関しましては10人乗りのワンボックス車両で運行しているため、月に1から2回程度、乗り残しがあると報告を受けております。今後、全車両をノンステップバスにすることで、乗り残しに関しましても改善されるものと考えております。</p>
F委員	<p>現在、コミュニティバスの車両デザインが全て異なっていますが、利</p>

	<p>用される市民の方に分かりやすくすると良いと思います。</p> <p>例えばコミュニティバスを新車にする際、安全性を考えて車両を黄色で塗装するとか、または路線バスと区別できるように車両の色を統一するのも良いと思います。</p> <p>コミュニティバスの利用率を上げるために、運行していることをアピールするのも良いと思います。分かりやすく、暗い日でも事故が少なくなるような色を使用すると良いと思います。</p>
C委員	<p>コミュニティバスは、それぞれのバス会社のカラーで運行することになると思うのですが、私どもの車両はレインボーのカラーにしていただくと予備車も使いやすいです。</p>
F委員	<p>コミュニティバスは、専用の車両を使用しているのではないのですか。そのような現状であれば、コミュニティバスが目立つように横断幕を設置して、誰もが見付けやすくする方法を検討すると良いと思います。</p>
事務局	<p>コミュニティバスの色の件についてですが、他市の事例では、車両の色が決まっているため利用者には分かりやすい反面、使用する車両が限定的になってしまう問題点もあります。</p>
F委員	<p>基本的な考え方は統一したカラーとして、代車を使用する際は代車用の案を検討すると良いと思います。</p>
事務局	<p>カラーは基本的に各会社のカラーとし、例えば「かまたん」を乗せるなど簡単に分かりやすく、簡単に取り付けられる物があれば良いと思います。</p>
E委員	<p>「かまたん」を載せる案は非常に良いと思います。お子さんが「おじいちゃん、おばあちゃん一緒に乗ろうよ」という話になれば利用者が増えると思います。</p>
事務局	<p>現在、コミュニティバスききょう号に関しては、専用のステッカーを貼り付けて分かるように周知しているところですが、今、いただいたご意見も参考にして参りたいと考えます。</p>
委員長	<p>この提言を基に運行が始まる時期は、具体的にいつ頃になりますか。</p>
事務局	<p>令和3年4月1日を予定しています。</p>
委員長	<p>そこまでは検討する時間があると考えて良いのでしょうか。</p>
事務局	<p>運輸支局へ新たな運行に関する届出の提出や、市の内部の調整等を行う必要があります。</p>
委員長	<p>今、提案された意見に対して、具体的にどのように対応するべきか、バス事業者は、どのように考えますか。</p>
D委員	<p>先ほどの意見で、「かまたん」のステッカーを車両に貼り付ける方法等について、今後、事務局と相談して進めていきたいと思っています。</p>

委員長	<p>今後、事務局とバス事業者で相談して進めてください。</p> <p>では、委員の皆様にお尋ねします。「全路線をノンステップバスにすること」について、検討委員会の提言としてよろしいですか。</p>
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	<p>では、次に2番目の提言です。</p> <p>「運行ルートの見直しを行うこと」に関して提言とするか伺います。</p> <p>現在の運行ルートから変更するということですが、当然これは利用者の利便、運行費用の問題等々、色々含んでいるということは、これまで事務局から説明があったとおりでございます。</p>
G委員	<p>道路が狭くてバスの走行が困難という話がありますが、そうすると受所地区や東中沢地区はバスが走行できないと思います。今後、そのような場所をコミュニティバスが走行する可能性は低いのかを、住民の方から質問されているので教えていただきたいと思います。</p> <p>受所地区は住宅地ですが道幅が狭いところで、ノンステップバスだと走行が難しいような道幅です。そのため幹線ルートにある停留所まで歩く必要があり、大変であるという話を聞きます。道路が広がれば良いのですが、それが無理なら少し小さいバスでも良いので、狭い道路でも運行できるバスを使用することはないのでしょうか。今後5年間は無理だとしても将来的にはどうなのでしょう。</p>
E委員	<p>道路拡幅につきましては、資料15ページの記載のように最低でも道路幅員6メートル以上が必要であると仮定した中で、受所地区等6メートルに満たないような道路があり、コミュニティバスを運行すると、通行人や自転車、一般の車両等がすれ違うには狭いと思います。道路を拡幅するためには、多大の費用や住民の方の協力が必要なもので、最低でも必要な幅を取ろうとした時には、現実的には難しいと思います。</p>
事務局	<p>前回実施した第2回検討委員会の時のルート案でバス停をある程度想定した形で、バス停勢圏を半径300メートル、駅勢圏を半径500メートルで円を描いたものですが、受所地区はパークサイドに近く、そのパークサイド付近には路線バスが走っていますので、この絵には路線バスのバス停の位置の半径300メートルの円は描いていませんが、円を移動させてみると包含されます。</p> <p>コミュニティバスだけで考えると、バス停留所まで遠くなってしまいますが、今回路線バスへの乗継も検討項目の中に入れていきますので、路線バスを利用してコミュニティバスに乗継いでいただくという考え方もできると思います。</p>
G委員	<p>路線バスも近くを走っておらず、停留所も少し遠い状況です。</p>
事務局	<p>停留所間の設置基準を、どのように設けるかというのが難しい問題で</p>

	す。自分の家の前でないと乗れないという方もいれば、500メートル程度離れていても歩いて行けるといふ方もいると思ひます。
G委員	道幅が狭い地区でも走行可能なバスを使用するといふ案は、今後、将来的に検討されるのでしょうか。
F委員	15ページに記載されている、ワイドボディのワンボックス車が188センチです。幅169.5センチのロングボディ型のワンボックス車にすれば乗れると思ひます。そういうことをやらないと取り残されている方がいらっしやいます。それを検討するのか、それとも物理的に検討できないのか。道幅は簡単には広がらないと思ひます。そのため幅の狭い普通車のロングボディ型を検討してみると良いと思ひます。
D委員	車いす対応となると、あの幅では無理です。
F委員	それはできない理由であり、やるためにはバスを特注することになるかもしれません。ディサービス等で使用している車両は、幅の狭い車両もあります。道路の狭いところは取り残されてしまうと思ひます。
G委員	できれば将来、5年後は無理でも10年後位に導入を検討することがあるのか確認をしたいです。
事務局	市としてはコミュニティバスの運行によって、移動支援を図っていかうと考えています。確かに狭い道路に関しましてはご不便をお掛けしている部分が多々あるかと思ひますが、ご質問の件は将来的な課題の一つではないかなといふことは認識しているところでございます。
委員長	この話については以前の検討委員会でも出ました。道幅が狭くバスが走行できない地区にも、バスの利用を希望している住民の方がいらっしやることは、検討委員会の委員、バス運行事業者も十分に承知している話です。それについては再度、この検討委員会だけではなく、私としては福祉部門の方とも一緒になって話を進めていくような問題ではないかなと思ひます。 それでは以上を踏まえて皆様にお尋ねします。「運行ルートの見直しを行なうこと」について、これを提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	次に「運行補助は運行経費の50パーセントを補助すること」に対して、検討委員会の提言としてどのようにするのかお尋ねします。
A委員	報告書に色々な図や表を使っていますが、番号がないので番号を付けて欲しいと思ひます。その中で25ページの「運行経費と補助率及び収支率について」は、重要な表となりますが分かりづらいいと思ひます。表中に記号や番号を付けて、算式を示し分かりやすくした方が良いと思ひます。また、「実質収支率」は、「運行補助率と収支率」を加味したものとなっていますが、本来、「実質」といふ言葉は、何も加味されていない

	ことを示すものであると思います。
事務局	「実質」につきましては、県のホームページに合わせました。
A委員	<p>了解しました。では、「実質」については説明書きを記載してください。</p> <p>また、資料25ページの備考欄にある「※1」「※2」についても、分かりにくい表現になっていると思います。</p> <p>乗継補助というのは、路線バスに限定されるものと認識しています。しかし提言書では「コミュニティバス」及び「路線バス」への乗継というような表現になっているため混乱すると思います。</p> <p>また、提言書の3番目に記載している「運行補助」は、この資料25ページの表では、ABのBだけになると思います。その上のAが運行補助金となっており、この差について、表だけ見ても分かりません。</p> <p>提言では、「運行補助」となっているので、補助額全体のことを示しているのだと思いますが、この辺の語句の意味を整理して説明する必要があると思います。</p> <p>その上で「運行補助は運行経費の50パーセント補助すること」と、提言には記載されていますが、目標という位置付けで良いと思います。理想としては補助金なしでの運行だと思えますし、そのような状態になれば民間に移譲していくというのが、この会議の目指すところであろうと思うので、運行補助50パーセントを固定する必要はないと思います。そのため運行補助は「当面は50パーセント」という表現にしておいた方が良いと思います。</p> <p>他のコミュニティバスで、補助金なしで運行している事例もあります。鎌ヶ谷市コミュニティバスききょう号では、なかなか難しいかもしれませんが、この提言書の表現では、運行補助を固定してしまうような感じがあるので「そうではない」ということが認識できる表現にした方が良いと思います。</p>
B委員	<p>補助金を必要とせず運行できれば良いのですが、今回「路線の見直し」、「運賃の値上げ」等を実施し運行を開始した場合、利用が増えるのか、または減るのか、という不透明な部分がありますので、運行事業者としては、運行補助率は現状の65パーセントを補助していただけるとありがたいです。</p> <p>第一回検討委員会からお話させていただいておりますが、運行事業者といたしまして現状では運転手不足であります。この業界に限らずこの業界もそういった状況であるとは思いますが、最近ではバスの経験、トラックの経験が、全くない人しか入社してきません。なぜならトラック業界は、運転手に払われる賃金が良くなったこともあると思います。</p> <p>その一方でバス会社としての収入源である運賃について、平成9年に</p>

	<p>値上げしてから一切値上げを行っておりません。そのため運転手に対して還元できない状況であるため、バスの運転手という職種は、募集しても集まらない状況であります。そのような状況の中、乗務員確保の一助になれば良いという思いで、ききょう号の運行について手を上げさせていただいたところです。その辺をご理解いただければと思いますが、最終的に着地点を見つけるためには、運行補助は50パーセントでも致し方ないのかなという気はしています。</p>
委員長	<p>「運行経費50パーセントの補助すること」、「市および運行事業者は運賃収入が運行経費の50パーセントになるよう利用者増に努めること」、「運賃収入が50パーセントに満たない場合には差額を補助すること」、「上記差額補助が難しい場合には運行便数を減便する等弾力的な運行を行うこと」、「運賃は200円にして収支率の向上に努めること」、このように運行経費関連の個別の提言が続きますけれども、ききょう号を運行する委員の方から何か意見、ご質問等がありますか。</p>
B委員	<p>提言の6番目に「運賃収入が50パーセントに満たない場合、差額を補助すること」と、提言内容を上から順番に見ていると、先程の事務局の説明も踏まえて、運行補助は限りなく100に近づくということになると認識できます。ただし市側の財源等の問題があるかと思いますが、補助ができない場合は、運転本数を減便するということにつながるものと認識しています。その減便等の見直しについては、新たな運行開始から二年間は固定ですという解釈で良いのでしょうか。</p>
事務局	<p>そうです。基本協定といたしまして、運行する期間や運行経費の50パーセントに関しましては決まっています。あとは実際に運行し、その実績を考慮した上で、3か年以降は、毎年、断続的な運行で対応したいと考えています。</p>
C委員	<p>実績を2年間取る必要があるなら、それは仕方ないと思います。 新たな運行で運賃を200円にすることで、利用者がどの程度になるのか全く不透明な中、どのような実績が出るのか分かりませんが、その辺を市側で補償していただければと運行事業者としては助かります。</p>
委員長	<p>では、提言3番目「運行補助は運行経費の50パーセントを補助すること」について、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。</p>
委員全員	<p>— — 異議なし — —</p>
委員長	<p>ご異議ございませんので、提言3番目の「運行補助は運行経費の50パーセント補助すること」については検討委員会の提言といたします。 続きまして次の項目です。 提言4番目の「市及び運行事業者は運賃収入が運行経費の50パーセントになるよう利用者増に努めること」につきまして、ご意見等はございますか。</p>

A委員	<p>ホームページを見ていたのですが、ファイターズ鎌ケ谷スタジアムは野球が開催されている時はシャトルバスを運行しています。</p> <p>そのホームページに鎌ケ谷市のコミュニティバスの掲載がないので、リンクさせて貰うのも良いと思います。</p>
D委員	<p>ファイターズタウン停留所に行くコミュニティバスは、現在ワゴン車で運行しているので、野球開催日は、野球観戦ではない利用者が乗れない状況になっています。</p> <p>野球開催日だと東武鎌ケ谷駅では長い列ができており、本来であればファイターズタウンからのシャトルバスに乗る人も、シャトルバスが来ないと、ききょう号に乗られる方もいます。</p> <p>そうすると、ききょう号で病院や買い物に行かれる利用者が乗れない状況となります。</p> <p>今は10人乗りですが、今後30人乗りのバスにすれば、そのようなことは減ると思います。</p>
事務局	<p>今からリンクを行うと、トラブルになってしまうケースがあります。現在も実際に乗れなくてトラブルになっているケースがありますので、その取り組みについては、次期の運行時に合わせて検討したいと考えております。</p>
A委員	<p>鎌ケ谷市のホームページの中で、市制記念公園まで新鎌ケ谷駅から徒歩15分と記載されています。ききょう号が運行しているのだから、最寄りのバス停が有ることを知らせれば、市外から来た人だけでなく、市内の人も利用してくれると思います。</p> <p>また、バス停が、駅前広場の何処にあるのか分かり難いと思います。普段から利用されている方なら分かりますが、初めて鎌ケ谷市に来た人は、ききょう号のバス停の位置が分からないと思いますので、何か工夫をした方が良いと思います。</p>
委員長	<p>今の意見につきましては、事務局でまとめてください。</p> <p>では、提言書の内容に戻ります。提言の内容について、確認する対象が双方ありますので、順番に確認していきます。まず、市側については事務局に確認します。</p> <p>運賃収入が運行経費の50パーセントになるよう利用者増に努めますか。</p>
事務局	<p>はい、努めます。</p>
委員長	<p>次に運行事業者に確認します。</p> <p>運賃収入が運行経費の50パーセントになるよう利用者増に努めますか。</p>
B委員	<p>もちろん運賃収入が運行経費の50パーセントになるように努めますし、市側と協力して頑張っていきます。</p>

	<p>しかし、ききょう号を存続させることを考えた場合、利用される方々も「私たちのききょう号を守るため積極的に利用する」という意識で、三位一体と考え、利用者も加えたいと考えます。</p>
委員長	<p>私は賛成です。市民の皆様から、もう一度このバスに向けてご意見等をいただき、声をあげてもらうことで逆に利用者増が図れると思います。利用者を増やさないと存続は難しいと思います。</p> <p>今後、高齢化が進み利用者が増える可能性がありますので、色々な方法で、ききょう号を持続可能なものとして残していきたいと思います。</p> <p>それでは提言4番目の項目に「市民」を加えて、「市と運行事業者及び市民は、運賃収入が運行経費の50パーセントになるよう利用者増に努めること」としてよろしいですか。</p>
委員全員	<p>— — —異議なし— — —</p>
委員長	<p>では異議なしとして提言として用います。ありがとうございます。</p> <p>では次に5番目「コミュニティバス及び路線バスへの乗継には運賃補助（乗継補助）を行うこと」についていかがでしょうか。</p>
委員全員	<p>— — —異議なし— — —</p>
	<p>異議なしであれば、「コミュニティバス及び路線バスへの乗継には運賃補助（乗継補助）を行うこと」については、検討委員会の提言とします。</p>
委員長	<p>6番目、「運賃収入（乗継補助含む）が50パーセントに満たない場合、差額を補助すること」に関していかがでしょうか。</p>
A委員	<p>運賃収入の「乗継補助」は、どこの会社に入るのですか。</p>
F委員	<p>コミュニティバス及び路線バスへの乗継には運賃補助（乗継補助）を行うとありますが「コミュニティバスから路線バス」なのか、「路線バスからコミュニティバス」なのか、相互間を示しているのか分かりづらい。</p>
事務局	<p>コミュニティバス間では乗継の人数を把握して、その人数に応じた運賃を市が負担するという考え方でした。</p> <p>現状では「運行補助4,200万円」、「運賃補助500万円」で運行していますが、乗継補助に関しては、4,200万円に含まれるという形ではあります。</p> <p>今後は補助額の上限を6,000万円としており、その中に乗継補助も含め、加えてコミュニティバスから路線バスの乗継に関しては、路線バス自体儲けが必要なので、路線バスへの乗継は人数分を補助するということです。</p>
A委員	<p>利用者は何か手続きを行うのですか。</p>
事務局	<p>現在、コミュニティバスが行っている乗継と同様に、運転手から乗継券を貰い、次のコミュニティバスに乗車するように、路線バスの運転手に乗継券を渡し乗車するという方法を考えています。</p>

A委員	路線バスに乗継いだ場合、どこまでも行けるのですか。
事務局	路線バスの場合は、累進性で運賃が高くなりますので、基本的には路線バスの初乗り運賃までの範囲と考えています。
委員長	現時点では細かく決めません。利用者の立場を考えれば、この提言内容は利便性が向上されますが、詳細は今後検討することになります。
A委員	路線バスに乗継したいという要望は結構あるのですか。
事務局	鎌ヶ谷大仏駅の北側にあたる東鎌ヶ谷地区は、路線バスは走行していますが、ききょう号が走行していないので、直接、市役所に行けない状況であります。そのため東鎌ヶ谷地区に、ききょう号を運行させようとすると1路線増やす必要があり、それならば、現在、運行している路線バスを利用しようという考え方です。
F委員	この5番の記載内容が、例えば「ききょう号が運行していないエリアを補完するために、民間事業者に業務委託で効率性を図る。」というような表現にした方が分かりやすいと思います。 今の表現だと、「何で民間の路線バスに補助するのだろう。」と誤ってしまいます。実際は、今、説明があったような理由があり、別途、路線を増やしたら費用がかかるという問題があるので、乗継補助を行うと説明した方がよいと思います。
委員長	提言の文頭に「利用者のために」を追記してください。
F委員	要は利便性拡大という話で、不公平感をなくすためだと思います。
委員長	それでは、提言6番目「運賃収入（乗継補助含む）が50パーセントに満たない場合、差額を補助すること」については、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
全員委員	— — —異議なし— — —
委員長	それでは6番目「運賃収入（乗継補助含む）が50パーセントに満たない場合、差額を補助すること」については検討委員会の提言とします。
B委員	質問があります。乗継げる路線を資料として、添付していただいているのですが、ここに参加していない乗合事業者のバスをどうするのかとか、具体になるのは、この先詰めるということでしょうか。
事務局	今後、詳細については検討しますが、考えられるのは京成バスがファイターズタウンに乗り入れていますので京成バスが対象になります。
B委員	先ほど議論したICカードでの支払いに関して、ききょう号から路線バスの乗継をイメージした際、ききょう号乗車時に運賃200円を払い、路線バスに乗継で初乗りは、利用者から受け取らず乗継券を受け取り、その先250円の所まで来た時に、ききょう号の差額の運賃収受の操作をしなければいけない訳なのですが、その場合、トラブルにならないか問題整理ができていないため、今後、詰める段階で逆効果だと想定され

	た場合、いろいろ詰めさせていただけたらありがたいと思っています。
委員長	では次です。提言7番目「上記の差額補助が難しい場合は、運行便数を減便する等の弾力的な運行を行うこと」について、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	ありがとうございます。 提言7番目「上記の差額補助が難しい場合は、運行便数を減便する等の弾力的な運行を行うこと」について、検討委員会の提言とします。 次に提言8番目「運賃は200円として、収支率の向上に努めること」に関して、委員会の提言とするかどうか、ご意見を伺います。
F委員	先ほどの補助を外れた部分がありますが、それは皆さんと切磋琢磨して運賃収入を増やそうとしている中で、ICカードの割引率が必要なのか問題でもあります。利用者にとって安い方が良いのは当然です。しかし安価にしていたら、ききょう号が維持できなくなる可能性もあります。ICカードは釣銭渡さないから便利ですけど、何とか財源を確保するような形で進めた方が良いと思います。
C委員	ICカードを使っても、割引を行わないということですか。
委員長	ICカードの割引というのは、運行を効率良くできるから割引しているので、ICカードを使用するなら割引はあって良いと思います。 運賃200円について、ご意見はありますか。
A委員	運賃が倍になることで、利用者がどう思うか問題であると思います。
委員長	提言で運賃200円とすると、数字が独り歩きする可能性があるとは思いますが。
事務局	現状の運行は、以前の検討委員会で運賃150円と提言しましたが、諸々の理由で利用者の運賃は100円になりましたが、市としては提言通り運賃150円とし、事業者には差額分を運賃補助として対応しています。実際には、当初の見込みより多く利用されているので、その分は運行事業者の負担となっています。 以上を踏まえ、次期の運行は利便性の向上に努めて頂いてという形で50円値上げしたいと考えていますので200円としました。
F委員	今のままでは本当に運転手が集まらず、ききょう号の運行を中止することになってしまうと思います。
A委員	この提言書では、「運賃200円」が、いきなり記載されています。 一般の方が、この部分だけを見たら「運賃200円は高い」と思われます。提言書を最初から見ればわかりますが、この内容だけでは、利用者の理解を得るのは難しいと思います。今回の新しい運行では、利便性の向上として、運行便数の増加、停留所の見直しを行っています。

	さらに色々検討した結果、ききょう号を維持するのに止むを得ず運賃を200円に設定した経緯を記載した方が良いと思います。
委員長	事務局は、運賃200円とした際の説明ができるように準備しておいてください。 それでは提言8の「運賃200円として、収支率の向上に努めること」について検討委員会として提言いたします。よろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	次に提言9番目の「子供（小学生、幼児）や障がい者、運転免許返納者に対しては、運賃割引等の支援策を講じること」に関して、ご意見等はございますか。
H委員	運転免許返納者に関して、「免許証を返すだけの人」もいれば、身分証代わりとなる「運転経歴証明書を貰う人」がいます。 運転経歴証明書の発行には手数料が掛かりますが、それが無いと返納したという証明にならないので、カッコ書きでも良いと思うのですが、運転経歴書発行者という表現の方が良いと思います。 「免許証を返納したので、運賃を割引いて欲しい。」と言われても、運転経歴証明書が無ければ無効ということになると思います。 また、運賃割引の期間について、路線バスだと2年間と決められていますが、ききょう号に関しましては、継続的な運賃割引としていただけると、免許証の返納者も増えると思うので助かります。
委員長	今の意見に対して、何か質問等はございますか。
事務局	現段階では、免許証の返納者に対して運賃割引を行うという方針は提言として掲げましたが、詳細については今後検討が必要であると考えています。 ただし、割引期間については、「継続的に実施する」ということについては、現時点での回答はできません。
委員長	この提言の内容では、「子供（小学生、幼児）」「障がい者」「運転免許返納者」の全てが、割引期間は継続的と読み取れます。
事務局	継続的にすると、運転免許証を持っていない人との差が生じると思います。
B委員	京成グループの路線バスでは、免許証運転返納者に対して、割引を実施していますが期限を設けています。ききょう号で継続的に行うと、路線バスとの影響が生じると思います。
D委員	本来、運転免許証の返納を促進するための案だと思うので、ききょう号の運賃割引期間は、2年間又は3年間と設定しても良いと思います。
委員長	提言に記載されている運賃割引について、「子供（小学生、幼児）や障がい者」に関しては、社会的なコンセンサスが取れてると思いますが、

委員長	運転免許返納者に対する運賃割引に関しては、まだ社会的にも試行錯誤している段階でないかなと思います。
F委員	提言の9番目に、子供や障がい者と一緒に記載しているから、混同するのだと思います。運転免許証の返納者に関する記述は分けた方が良いと思います。
B委員	免許証返納者に関する乗車の方法について、ききょう号が独自に実施するのか、以前京成グループでの事例をお伝えしましたが、京成グループではない会社もある中で、グループのものを投資するのであればグループの中でも話の筋を通して行かないといけませんし、その辺どういうイメージをしているのかお聞きしたい。
事務局	現時点では、具体的な方法は決めておらず、実施可能な内容であれば活用したいと考えています。その中で課題が有るのであれば、路線バスの運行会社と調整を行いたいと考えています。
委員長	提言の記載については、二つに分けた方が良いと思います。 事務局の方で、二つに分けた提言を読み上げてください。
事務局	子供（小学生、幼児）、障がい者に対しては、運賃割引等の支援策を講じること。 もう一つは、運転免許証返納者（運転経歴証明書発行者）に対しては運賃割引等の支援策に努めること。
委員長	運転免許証返納者に関する提言には「運賃割引」という表現は不要で「支援策」という表現だけで良いと思います。
事務局	了解しました。
H委員	運転免許証返納者に関する提言にも「運賃割引」という表現を加えていただきたいと思います。 結局、免許返納者のメリットは割引だけだと思います。特に今年は未返納の高齢運転者による自動車事故が多発しており、社会的にも大きな反響がありました。そのため返納者に対しては「支援策を講じる」ではなく、「運賃割引」という具体的な表現にいただきたいと思います。
F委員	運転免許証返納者に関する提言に「運賃割引」という表現を加えるのであれば、期間を記載しないと京成グループ等との横並びのところが困るのではないかと思います
委員長	提言には、運転免許証返納者に対して「運賃割引」を行うことを記載し、割引期間については今後、検討するので提言には記載しない方向でまとめれば良いと思います。 では、提言9番目は、先程、事務局が読み上げたとおり、二つに分けて記載し、運転免許証返納者に対しても「運賃割引」という表現を記載することとして、よろしいでしょうか。

委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	では次、提言10番目の「運行事業者は、収支率向上のための取り組み（車内広告等）を行うこと」について、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	では、提言10番目の「運行事業者は、収支率向上のための取り組み（車内広告等）を行うこと」については、検討委員会の提言とします。 次に提言11番目の「バスの位置情報を導入し利用者がバスの位置が分かるようにすること」について、ご意見等がありますか。 バス事業者の方は可能性としてはどのくらいできるとお考えですか。
C委員	市から参考として概算費用を聞いています。その金額でできるのであれば、実施可能と思います。
委員長	了解しました。では、提言11番目の「バスの位置情報を導入し利用者がバスの位置が分かるようにすること」について、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	それでは、提言11番目、「バスの位置情報を導入し利用者がバスの位置が分かるようにすること」については、検討委員会の提言とします。 次に提言12番目の「停留所の屋根、ベンチは、利用者及び現地状況に応じて設置するよう努めること」について、ご意見等がありますか。
B委員	路線バスも含めて、会社として設置費用を出したことはありません。そのため是非とも行政側で費用負担をお願いしたいと思います。
事務局	基本的には市で行うものと考えています。その方法として、広告会社が広告を載せて屋根やベンチを設置する事例もあります。そのため、敢えて市側で行うという表現にはしていません。広告収入で広告会社が設置し、維持管理も行うという方法もそのひとつとして検討しています。
事務局	バス停やベンチの設置に関しましては、隣接する地権者の承諾も必要ですし、道路幅員等の現状によっても大きく条件が異なるため、必ずできるとは限りません。 しかし努力目標として位置付けているので、今後も検討が必要であると認識しております。
委員長	分かりました。では、お尋ねします。提言12番目「停留所の屋根ベンチは利用者及び現地状況に応じて設置するよう努めること」に関して、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	異議はございませんので、提言12番目の「停留所の屋根、ベンチは利用者及び現地状況に応じて設置するよう努めること」については、検

	討
委員長	委員会の提言とします。 では次の提言13番目「運行事業者は運転手マナーの向上等の教育を行うこと」に関して、検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	提言13番目「運行事業者は運転手マナーの向上等の教育を行うこと」に関しては、検討委員会の提言といたします。
A委員	先日、他市のコミュニティバスに乗車した際、運転席の後方に貼り紙がありました。内容は乗客に対するマナー向上を呼び掛けるものでした。このような事例は、ききょう号でも有るのでしょうか。
D委員	多少は有ると思います。
A委員	先程の提言4番目で、市や運行事業者に市民も加え「三位一体」で、ききょう号を存続していければ良いと思います。 利用者にも「自分達のコミュニティバスでもある。」という意識を持っていただけると良いと思います。
G委員	マナーは少しずつできていくと思います。自治会で停留所にベンチを置いたのですが「ベンチに座る順番」や「ベンチに座った際のバスに乗る順番」等で議論になったことがあります。今はルールができてトラブルありません。そのため利用者を信じていけば、自然とマナーも向上すると思います。
A委員	利用者が「自分達のバスを自分達で盛り上げていく」という意味が伝われば良いと思います。
委員長	了解しました。事務局は、そのような内容を提言に加えてください。 では、長い時間ありがとうございました。事務局が今回提案しました鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会検討（提言）報告書の内容について、委員皆様のご協力により、全ての項目について了承したことになります。 なお、若干の表現や言葉の足りない部分については、事務局で修正し、それをまとめて今回の検討委員会の提言としてよろしいでしょうか。
委員全員	— — —異議なし— — —
委員長	では、軽微な修正は事務局に一任し、本日、事務局が提案した鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会検討（提言）報告書を、検討委員会の提言とします。皆様、お疲れ様でした。
事務局	お疲れ様でした。委員の皆様におかれましては、3回に渡る検討委員会、また本日は長時間に渡りまして貴重なご意見をいただきますと共に、多大なるご尽力をいただき改めましてお礼を申し上げます。 本日、鎌ヶ谷市コミュニティバス運営検討委員会からいただきました

	<p>この提言内容につきましては、市といたしましても真摯に受け止め、この提言内容を踏まえて、持続可能なコミュニティバスききょう号を目指して新たな運行計画の策定に向けて、今後、取り組んで参ります。</p> <p>委員の皆様には、本当にお忙しい中、10月から3ヶ月に渡りご審議をいただきお礼を申し上げます。</p> <p>また、引き続きご指導、ご鞭撻のほど賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>ありがとうございました。</p>
事務局	<p>なお、今後の予定ですが、鎌ヶ谷市地域公共交通会議を開催いたしまして提言書については、ご意見を伺った後、市長へ提出したいと考えております。ありがとうございました。</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3月30日

氏名 加藤 弘正

令和2年4月1日

氏名 吉田 修一