

第1回鎌ケ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10月1日(火) 14:00～16:30
2. 場 所 鎌ケ谷市役所 6階 第1・第2委員会室
3. 出席委員
 - ・鎌ケ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(鎌ケ谷警察署交通課長)
高戸 敦
 - ・関係団体から推薦された者(鎌ケ谷市商工会、鎌ケ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)
永束 昇
4. 欠席委員 なし
5. 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:仲田室長、星野室長補佐、竹澤主査
6. 傍聴者 4人
7. 議 案 鎌ケ谷市コミュニティバス(ききょう号)の現状と課題及び対応策の整理
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
鎌ケ谷市コミュニティバス運営検討委員会設置要綱第5条第1項の規定に基づき委員の互選により委員長を岡委員とし、岡委員長の指名により副委員長は吉田委員とした。
 - 3 会議の開催について
同要綱第6条第2項の規定により、定足数に達していることを確認した。
 - 4 会議の公開及び傍聴について
同要綱第7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。
 - 5 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。

- *コミュニティバス（ききょう号）の現状について
- *ききょう号の利用実績について
- *ききょう号の収支実績について
- *ききょう号の近隣市との比較について
- *ききょう号のアンケートについて
- *ききょう号に対する要望書について
- *ききょう号運行の基本的な考え方について
- *検討内容の対応策について
- *利用者及び運行ルートの安全について
- *コミュニティバス運行ルートの幅員について
- *現在のききょう号運行ルートについて
- *平成30年度ききょう号乗降客数について
- *新ききょう号ルート案について

6 質疑応答

事務局からの説明後、以下のとおり質疑応答が行われた。

委員長	事務局からの説明は以上ですが、委員の皆様からのご意見、ご質問をいただく前に、私の方から二つに分けて進めたいと思います。 本日の資料について、38ページまではコミュニティバスききょう号のこれまでの経緯でございます。資料38ページまでで何か分からない箇所や、事務局から再度説明を求める箇所はございますか。
A委員	不明箇所があるので確認したいのですが、資料6ページの利用実績の中で同じ停留所名が2つあるのは何故ですか。
事務局	時刻表をご覧ください。東線2において同じ名前の停留所が2つあるのは、運行が時計回りの循環路線となっており、鎌ヶ谷消防署や新鎌ヶ谷駅など同じ便で、その停留所を2度通過しており、その都度、乗降があるので集約せずに分けて掲載しています。
委員長	資料11ページから16ページまで、何かございますか。
B委員	新しくなってから、運行補助と運賃補助を分けています。これは、毎年予算を確保して進めていくわけですが、予算を超えたとしてもその額までしか出ないということですか。
事務局	そうです。運行経費に関しては、協定書で額の上限を決めており、運賃補助に関しては、年間500万円を上限として運行会社様に割振っております。 前回の検討では、利用予定者10万人で一人50円の補助を行い500万円の設定でしたが、現状では利用者数は約13万人となっており約3万人の運賃補助が出ていないということになっています。

B委員	<p>そのような状況であれば、いかにして運賃収入を上げるかを考える必要があるわけですね。</p> <p>また、支出については、運行しているバス会社3社から提出された金額を記載しているのですか。</p>
事務局	<p>バス会社様に補助金をお支払いする上で補助金交付申請書等を提出していただくため、その実績を資料に掲載しております。</p>
B委員	<p>市は、その中身に関与していないのですか。</p>
事務局	<p>その中身に関して関与は、しておりません。</p>
B委員	<p>ということは収入を上げないと収支率が改善できないということですか。</p>
事務局	<p>そうです。他の市の事例を見ますと、収支率を50パーセントや40パーセントと設定していることが多いようですが、運行補助は運行経費の半分を補助しているようで実質収支率は100パーセントや90パーセントになるようです。当市は、実質収支率は約80パーセントなので、そこまで到達はしていない状況です。</p>
C委員	<p>今、収支の話が出ましたので、先ほど事務局から資料14ページに掲載されている船橋市丸山地区について補足説明を行います。この地区は当社が運行していますが、全国的にも収支率107パーセントというのは、事例がないと思います。</p> <p>その理由は、コミュニティバスという位置付けよりも、生活路線として運行している点であり、通勤や通学で利用されるお客様がいらっしゃるからだと思います。また、地理的、地形的には、坂が多いエリアなので利用していただいているとも考えております。</p> <p>また、ルートの設定においても、駅から循環して一周30分で運転できる状況で非常に利用しやすく、このような背景の中で運行しているため高い収支率となっていると思います。</p> <p>これを鎌ヶ谷市に当てはめるときに、「このエリアに走らせてほしい。」というようなご要望にもお応えしなければなりませんし、現状でも1時間以上かけて走っているルートがある中で、定時制については、利用者としてあてに出来ない部分があるのかなというのは否めないところかなと思います。これは、たくさん資料を作っていただいている中で、駅勢圏というところは除こうとか、本当に交通空白地域のみ運行して、30分に一本で運行ができるのかどうかは、やってみないとわかりませんが、107パーセントの収支率を参考にして、工夫できることはあるのかもしれないと感じました。</p>
B委員	<p>丸山地区は地域が丸くなっていて、馬込沢駅に出ないと仕方ないと思います。運行間隔が30分に1本が調度良く、欲を言えば15分間隔が良い</p>

	と思います。
D委員	ききょう号の運賃は、なぜ100円なのですか。
事務局	コミュニティバスの運行をスタートさせた時点で、高齢者の方々に配慮して100円の運賃を続けてきました。
D委員	物価が変わっていき市民の皆さんの生活環境も変わっていく中で、商工会においては、商工会費を37年振りに上げました。値上げをしないと維持できなくなるからです。コミュニティバスのような良い制度がありながら、免許証の返納等が言われていますが、資料を見ると生活バスになっていないと思います。病院や公共施設にしか運行していない状況です。例えば、商業施設で高齢者が買い物をする場合、先ほどの事務局の説明のように午前10時または11時頃にコミュニティバスを利用して来店し、2、3時間買い物等をして過ごし、帰る時間が2時、3時頃になります。これも生きている証し、生活の証しであると思います。これからの時代は、このようなことが運賃を160円、170円に値上げしてできるのであれば、例えば息子夫婦などに買い物を頼まなくても済むなど、生活利便性を提案し、コミュニティバスが維持できるような形とし、ずっと100円に固定するのをステータスにするのではなく、どのようにすればコミュニティバスをずっと維持できるのか具体的に検討し、さらに「利便性が上がったので毎日使ってください。」と周知すると良いと思います。また、他市の事例では、ショッピングセンターにコミュニティバスが入って行きます。買い物をしたらコミュニティバスに乗って帰れるというように、非常に生活に密着している事例もあります。
委員長	次に資料に掲載しているアンケートの部分について確認します。 資料22ページまでに不明箇所はありますか。 委員からの質問が無いようなので、次にききょう号の運転手を対象に実施したアンケート内容も記載されていますが、ご意見はありますか。資料25ページからは運行ルートに関する意見箇所と、ききょう号に関する要望書、バス停留所の現状についてなど、資料31ページまで何か問題はありますか。
B委員	資料25、26ページで新しい運行ルートの要望があるが、要望地区から、目的地は何処なのか確認していますか。
事務局	現在、運行していない西佐津間地区や東鎌ヶ谷地区で、目的地は市役所とのことです。
事務局	西佐津間は、コミュニティバスが入っていくには道路幅員が足りない箇所もあり、県道を利用せざるを得ないため、西佐津間地区の利用者からの要望に答えるための改善策として県道を使うしかないと思います。 東鎌ヶ谷地区については、住宅も多く、以前は井草橋周辺をコミュニ

	<p>ティバスも運行していましたが、路線バスが運行しているの、なくなったという経緯がございます。また、先ほど、事務局から説明させていただきましたが、既にある路線バスとコミュニティバスが上手く接続し、乗継補助ができれば広域的な交通網になっていくと思っております。</p>
事務局	<p>当然、路線バスからコミュニティバスに乗り継ぎするのも可能にする必要がありますが、この場合、運賃の差があるのは問題だと思います。</p>
B委員	<p>質問した理由は、鎌ヶ谷総合病院に全ての経路を集結させ、ハブの機能を持たせ、乗り継ぎを高めていくことは感じ取れました。一方で、資料3を見ると一番利用されているのは駅であることが見て取れます。統計的には駅に向かいたいということがあると思います。どこに行きたいのかニーズまで掴みながらのご要望だったのか確認したかったためです。</p>
D委員	<p>鎌ヶ谷市はコンパクトで良い地理だと思います。今、コミュニティバスの路線は、鎌ヶ谷総合病院を拠点にするとのことですが、例えば鎌ヶ谷大仏駅、鎌ヶ谷駅などに行けばバスから鉄道に乗換えて、鉄道を利用して各拠点に向かうことができます。また、歩いて駅に行ける地域があり、若い方は歩いた方が良いのではないかと率直な意見はありますが、ききょう号の元々のスタートは高齢者を守るためであり、これからは高齢者率がさらに高くなり免許証返納なども増えてくるので、どのようにして収支率を上げていくのか考えていくべきだと思います。</p>
事務局	<p>さまざまな意見をいただく中で、新鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷総合病院、鎌ヶ谷市役所の区間は、何往復もして停留所もそれぞれ1箇所であるため、どのバスに乗れば良いのかわからないといった問合せがあり、わかりやすくすることが一つと、駅前広場が混み合うことが多く何台もバスが停まることがスペース的に難しいといったことがあり、鎌ヶ谷総合病院であれば複数のバスを停車することも可能と考えて整理したところです。</p>
C委員	<p>今の意見は私も感じているところで、西線、西線2とか南線とかの路線名ですが、古い記憶は残っているのですが、新しいものはすぐ忘れてしまいます。例えば、大仏線、北初くぬぎ山線、グリーンハイツ線とか、誰もがわかるような形にしないと迷ってしまうのではないのでしょうか。</p> <p>もっと、わかりやすいような形にした方が、ご高齢の方たちも忘れないと思います。</p> <p>先ほどB委員が言われたとおり、目的をきちんとしておかないといけないし、便利だから利用するといった形にしないといけないと思います。毎日、病院に行くわけではないですし病院にはスーパーがあるわけでもないですから、そういったことも含めて考えていただけるとありがたいです。</p>
E委員	<p>免許証返納の話が出たので少し話をいたします。</p> <p>平成27年は、県内で1万2千人ぐらいの方が免許証の自主返納をしています。今年には既に6月末で1万2千人という状況で、返納者が多くなっ</p>

	<p>ています。これをより進めていくためには、やはりお得感がないといけないと思います。免許を返納することによって運転経歴証明書という身分証が発行されますが、例えばこれを使って運賃の割引であるとか、運賃が値上げされたとしても返納者は優遇されるとか、回数券や定期券の割引でも構わないと思いますが、「お得」という点があれば良いと思います。免許証を返納しても何も得にならないなら返す必要もない、といった意見も聞かれるので、そういった面も考えていただけると助かります。運賃値上げの際には、是非、割引制度を取り入れていただきたいと思いますとおもいます。</p>
F委員	<p>当社は西線を運行していて、鎌ヶ谷総合病院で降りる方から乗継券の発行を求められますが、そのまま病院に行かれる方がいます。これは乗り継ぎになるのか疑問です。病院から出てきた方が、乗継券を使ってバスに乗ってくるが、これは公平性を欠いていると思います。</p> <p>皆さん乗車ごとに100円を払っていただいている中で、病院に行って帰って来る方が乗継券を使って100円で往復しているのは不公平じゃないか、という指摘を他のお客様からいただいたことがあります。</p> <p>新鎌ヶ谷駅や市役所が近くにある状況で、鎌ヶ谷総合病院での乗り継ぎは、収支の面で考えて本当に妥当なのかどうか検討する必要があると思います。</p>
事務局	<p>鎌ヶ谷総合病院をハブのようにしているのは、例えば現状では鎌ヶ谷駅が似たような状態になっていますが、意外とトラブルが発生しています。鎌ヶ谷市は駅前広場も狭いため、タッチ&ゴーで通過した方が良いと思います。一方、鎌ヶ谷総合病院前はスペースが広いので、そこで乗り継ぎの調整が可能です。</p> <p>また、乗り継ぎについては、例えば「南線のこの時間に乗った場合、乗り継ぎが可能なのはこの便である」といった表示ができれば、先ほどの不公平問題はクリアできると思います。乗り継ぎできる便が限定されるように工夫をすれば、対応は可能ではないかと考えます。路線バスとの乗り継ぎなど、細かい点は検討が必要ですが、バス会社も違うのでダイヤの調整などにより、そういった不正がないようにできればと考えています。</p>
委員長	<p>きちんと仕組みを作り直すようにして、お客様が、皆さん気持ち良く乗車できるようにしてください。</p> <p>これで概ね要望関連は終わりとなりますが、特にございませんか。</p>
A委員	<p>20ページのききょう号に対する意見の中で、「バス停に屋根やベンチを設置して欲しい」との意見が7件あります。バスは、例えば商業施設の前を通っているし、南線は少しルートを変えればスーパーがあります。西線にも店舗があります。こういった店舗に相談すれば、どこかにベンチを置いてくれるかもしれません。屋根については、庇など濡れない日陰で待つことができるかもしれません。あるいは商店街でも、個人で椅子などを出</p>

	<p>してくれるところもあるかもしれません。要望に対してベンチを設置すれば良いが、費用や路肩のスペースの問題があります。バスに乗る目的としては買い物が多いし、免許証返納者への対応もあるので、そういった店舗と話をしてみてもいいでしょうか。</p> <p>高齢者が行く場所は、金融機関、医療機関、買い物だと思えます。</p> <p>また、大きな病院からクリニックへという流れがあり、中でも透析クリニックについては週に2～3回は通院すると思えます。提携して自前で車を出しているところと、タクシーに協力してもらっているところがありますが、最近では自前でやっているところは少なくなりました。免許証を返納すると、こうしたところに行くのにも困ってきます。こうしたニーズもどこかで聞ければいいと思えます。</p> <p>せつかくルートを変えるのであれば、こうしたクリニックや整骨院など、高齢者の利用機関や買い物といった対策を念頭に置いて考えられると良いのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>確かに、商業施設に乗り入れるのはいいことだと思いますが、構造上の問題もあり、乗り入れたことによって施設の舗装が損傷してしまう場合もあるかと思えます。商業施設側で舗装の対応を行っていただきたいという条件があると思えます。</p> <p>また、運転手へのアンケート結果でも、なるべく人通りが多いところは通りたくないという意見もあります。駐車場に行くということは、商業施設出入口の人通りを通過しなければならないということでもあり、そうした運転手側の負担の軽減や歩行者の事故を防ぐ必要はあると思えます。このような課題がクリアできれば、コミュニティバスの商業施設への乗り入れも可能と思えます。クリニック等については、そうした店舗にバス停がどれだけ近いかという問題があると思えます。目の前に停まらないといけない、という場合があることも考えると、こうした課題に対応できるのはタクシーだと思います。コミュニティバスも万能ではないので、それをカバーするのがタクシーなのではないかと考えます。そのようなバランスも考える必要があると思えます。</p>
委員長	<p>他にご意見、ご質問はございませんか。</p> <p>では資料3 2ページに入る前に確認です。平成26年から今回まで利用者的人数がどのくらい増えましたか。平成26年をベースにして今何パーセント増えましたか。</p>
事務局	<p>資料4ページに載っています。平成26年は約7万5千人、平成30年で約13万人なので7割増です。他市と比較すると少ないかもしれませんが、人口11万人で利用者13万人なので人口比率だと多いかと思えます。しかし、人口比率だけでは一概に言えない点もあります。</p>

委員長	<p>資料32、33ページの流れについては問題ありませんか。</p> <p>これまでの要望書から市民の声をベースにして、運転手さんの声、運行会社さんの声なども含めて、将来的にどのように作っていくべきか。</p> <p>補助金に頼っていたら、運行が行き詰ってしまうことが目に見えているので、収入増のため考えていかなければなりません。今後、高齢化が進むので、コミュニティバスも高齢者の生活路線でどのように育てていくか、そのための方策も考えたいと思います。</p> <p>この考え方が間違えていないか確認をしたいと思います。</p>
B委員	<p>運行に関しては「安全が一番の肝」という部分については大賛成です。</p> <p>利用者目線からしても移動手段として、そんなに怖い乗り物ではしょうがないし、それを提供するバス事業者側としても、事故ひとつ起きてしまうと大きなダメージを受けてしまいます。安全を一番の軸として新しい運行を組み立てていくことは大変良いと思います。</p>
C委員	<p>先ほどの運賃の改定の部分で、本当に100円でやるのが正だとすれば、それは生活コストだと思います。100円でも良いと思うが、例えば安全面を充実させることで子供たちが助かるであるとか、踏み間違い事故を防げるのであれば安いものだと思います。命が最優先です。そこを考えて、例えば160円、170円にした場合の採算性と、長くやっていくことは相反すること。運賃は安い方が好まれますが、絶対に必要なバスであれば少々高くても乗っていただけたらと思います。</p> <p>そうした折り合いの中で見極めて、どうやって皆さんに笑顔で使っていただくか考える必要があると思います。</p>
委員長	<p>平成17年、平成27年の検討委員会の時に、バスの運賃の件はありました。</p> <p>その際、運賃は100円ありきではなくて、委員会でも150円というところまで数字が出ていたはずなので確認していただきたいと思います。</p>
事務局	<p>前回の平成28年の新たな運行に対して検討いただいた内容については、運賃は150円で提言いただいており、最終的に市が100円を選択したもので、今のご意見につきましては、検討の課題と認識しております。</p>
G委員	<p>運賃について、路線バスよりコミュニティバスの方が安いと、どうしてもお客様はコミュニティバスを利用すると思います。すると、路線バスの本数が減り利便性が悪くなります。そのあたりも考慮してコミュニティバスの金額を決めた方が良いと思います。</p>
委員長	<p>今後、この検討委員会は二回開かれる予定ですが、資料32、33ページが重要なので、再度整理しておいていただくようお願いいたします。また、ここに掲載している項目以外にアイデア等あれば検討をお願いいたします。</p> <p>今回の肝であるききょう号の時間の検討については、事務局から半年近</p>

	<p>く部内検討を行い委員会に提示されています。</p> <p>また、市民のみなさまからの要望が多いので、その点を含めてこのようなかたちで検討に入って良いか議論したいです。質問があれば答えます。</p>
D委員	<p>運行ルートの話の件で確認します。新ききょう号運行ルート案の南線のルートで鎌ヶ谷大仏から市役所に向かう際に、トヨタの所を左折して新京成のアンダーパスを抜けていくルートが新たに提案されていますが、アンダーパスはゲリラ豪雨や台風で冠水することがあるので危険ではないでしょうか。</p>
事務局	<p>資料の記載ミスであり間違いです。南線のルートは現状のままで変更はありません。</p>
事務局	<p>確かにアンダーパスの部分は大雨が降ると冠水してしまい車が通れなくなることがあります。バスのルートが通行止めになって迂回するということは大変なことです。実際、片側通行とか西線の狭い道は工事が行われると、通行止めで迂回になってしまうケースがあるので、そのようなことを踏まえても、道路の幅員6メートルというのは、まれに通行止めになる可能性があります。概ね片側通行になることが多いと思います。</p>
委員長	<p>資料39、40ページの収支の2-1です。距離換算で算出していますが、運行経費の算出として距離ではなく、人数割りで一人当たりいくらとしたらどうでしょうか。</p>
事務局	<p>今も交付申請の中で距離が出て、それに燃料費、運転手の給与や福利厚生などの経費など全て一緒になっています。現在、交付申請の中でエクセルを利用して管理しています。</p>
委員長	<p>それはそれで良いです。ちばレインボーさんで掛かった金額を人数で割れば一人当たりの単価が出ます。もう一つは時間でやる方法もあります。距離だけで計算すると均一でないなど色々大変なことがあります。</p>
事務局	<p>いずれにしても、まず便数を決めなくてはいけないです。便数を決めるということは、運転手と車両を確保出来るかという話になります。</p>
委員長	<p>ちばレインボーさんと船橋新京成さんはそういう発想でいいのですか。</p>
事務局	<p>以前の運行は1台で行っていたため、1便2便3便・・・と、どんどん遅れが出ていました。それを解消するために、現在は南線と東線に関しては1便で1台、2便でもう1台と台数を増やしています。</p> <p>今回便数を増やすということは、台数を増やすということになります。</p>
A委員	<p>キロ割でその点が算出できるのでしょうか。</p>
事務局	<p>資料39ページで示している距離は、往復の距離であり、起点・終点だけだと片道になってしまうので起終点で示しています。</p>
委員長	<p>基本的には収支で売上げに関していうと、一人いくら貰えるかということなのででしょうか。</p>

事務局	<p>単純に支出がどのくらい掛かるかを示していただければ、鎌ヶ谷市としては良いです。交付申請書を計上するとき、歳出としての額に対して市がどのくらい払えば良いのか分かりますかと思いましたが、作成しました。</p>
委員長	<p>ほかに意見はありませんか。</p>
B委員	<p>資料39ページの今後どのくらいの経費が掛かるのか計算していくなかで、右側の赤く囲ってある部分で、有効サービスの選定ということで、停留所の設置位置など、ひとつの経路でバス停留所を何箇所設置するのかを全てバス事業者側で考えていくというイメージなのでしょうか。</p>
事務局	<p>そうです。 専門であるバス会社さんをお願いした方が良いかと思えます。 その上でバスルートが決まらなないと、何も決められないと思うので、事務局側で新ルートだけは示させていただきました。 新ルート案では、起点となるバス停留所の位置だけは示しましたが、起点以外のバス停留所の位置、個数については、示しておりません。</p>
B委員	<p>新ルートに伴うバス停留所については、屋根やベンチも織り交ぜて考える必要がありますか。</p>
事務局	<p>バス停留所を設置する場所により屋根やベンチが、「設置できる。」または「設置できない。」ということは当然あると思えますので、停留所が出来たあとの課題になると思えます。 新しいルートを決めた際に、どこの場所に停留所があれば、利用者にとって便利なのかという視点も含めて、バス事業者側から提案いただくと一番良いものが出来るのではないかと考えます。</p>
事務局	<p>今回ルートが通れなくなり、バス停が無くなる場所も何カ所もあります。高齢者が多く住んでいる場所では、バス停留所を200メートル間隔にして、あまり人が移動しない場所では1200メートルに広げてしまうという考え方もあると思えます。 事務局側で決めてしまうよりも、実際、バス事業者さんが車両の確保や運転手さんの確保など色々な条件があろうかと思えますので、事務局としてはルートだけ決めて、あとはバス事業者さんにどこまで考えていただけるのか。今、要望として出ているのは、増便というのがありますが、増便自体もバスの運行が複数になれば、4便と4便でも両方通る場所は8便になる。ということも考えられます。正直すごく難しいです。</p>
B委員	<p>増便のお話があった中で、今、南線を2台で運行するようになり非常にありがたいです。今回、それを2台で2経路にするとすると、また運転本数が減ることになってしまうと思えます。</p>
事務局	<p>実際4台で行うという案でいくらかかるのか考え、その際に運賃をどのようにしようか、という考えになっていきます。実際の額や運行が可能な</p>

	のかどうかが分からないです。バス事業者さんが、「この位の台数なら用意出来る。」「この位の便数なら回せる。」「その場合、最大経費としてこの位掛かる。」「バス会社として行えるのは、この程度である。」というような話し合いをイメージしていました。
B委員	バス業界も人手不足が深刻な問題です。乗務員を確保するのも大変です。
事務局	その辺はお聞きしています。 車両があっても運転手が確保出来ない、そういった可能性もあると思います。その辺の実情は我々には分かりませんので、実際にできることを提示していただくしかありません。
F委員	当社のワゴン車は、1カ月に1～2回くらい乗客1～2名を乗せられないことがあります。
事務局	それは大きな問題で改善しなくてはいけないと思っています。
F委員	配布された資料に示されたワンサイズ上の車両にしなければいけないと思います。その際何メートルの道路幅なのか考えなくてはいけないが、車種は小型ノンステップバスが良いのかなと思います。
事務局	小型ノンステップバスを導入することによって、高齢者だけでなく、車椅子の方なども利用しやすくしたら良いと思います。 小型ノンステップバスであればスロープを付けたりします。
F委員	中沢地区は、2台の小型ノンステップバスがすれ違うのはかなり厳しいと考えます。東武鎌ヶ谷駅まで行くには必ずそこを通るが、今回の新ルート案では、1台は違うルートを走るの、2台がすれ違うことがないため小型ノンステップバスでも可能です。
事務局	小型ノンステップバスが通れると思われる路線を提示させていただいている。
事務局	配布した資料には、マイクロバスも参考に載せましたが、幅自体は1.5センチメートルしか変わらないので、小型ノンステップバスで移動した方が利用者の方に公平です。全ての路線を小型ノンステップバスで考えています。
B委員	資料40ページの各路線の回送区間に記載された車両基地とは、どこを示すのでしょうか。
事務局	回送区間とは、ちばレインボーバスさんであれば、白井市内の車庫から、さわやかプラザ軽井沢までの区間となります。また、ちばレインボーバスが南線を運行することになれば、白井の車庫から鎌ヶ谷大仏駅までが回送区間となります。 今回は新しいルート案のみ提案したので、運行便数などの詳細については、各バス会社と直接協議をして次回の会議に向け進めたいです。
事務局	今回、このような新しいルート案を提案しましたが、まずは現行のサー

	<p>バス水準があると思います。コミュニティバスを何便運行する等の現状維持や、バス停留所等の廃止される部分、追加される部分があると思います。その上で、まずは新しいルート案について、現状のサービス水準だと、概算のコストはこの位になる。これを松竹梅の竹とします。</p> <p>さらに現状よりも上のサービス水準で、この位なら頑張れるという仮定の上で算出した水準を松竹梅の松とします。</p> <p>また、今回のルート案は現状より拡充しているので、今の人員体制等では出来ないので運行本数を減らす必要がある。このように現状のサービス水準が下がるので梅とします。</p> <p>このように新しいルート案に対して、松竹梅のように3段階で検討していただきたいと思います。</p>
委員長	<p>次回の会議でも、遡って質問は受けます。</p> <p>ほかに質問等がなければ、本日の検討委員会は終了します。</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。

令和元年11月13日

氏名 永束 昇

令和元年11月14日

氏名 横井 道男