

令和元年度第2回大網白里市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 1 日 時 令和元年11月19日(火) 午前10時から
- 2 場 所 大網白里市中央公民館2階 講義室
- 3 出席者 別紙委員名簿のとおり
- 4 配付資料
 - ・次第
 - ・委員名簿
 - ・協議会規約
 - ・資料1 新たな運行計画について
 - ・資料2 新たな運行計画における目標値について
 - ・資料3 今後のスケジュールについて
 - ・別冊 運行計画見直しに関する意見交換会 配布資料
 - ・参考資料 意見交換会実施結果

1 開 会

(事務局：加藤岡)

本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

定刻となりましたので、令和元年度第2回大網白里市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

始めに、配付資料の確認をさせていただきます。

- 次第 (A4 1枚)
- 委員名簿 (A4 1枚)
- 協議会規約 (A4 2枚)
- 資料1 (A4 右上に資料1)
- 資料2 (A4 右上に資料2)
- 資料3 (A4 右上に資料3)
- 別冊 (A4 冊子)
- 参考資料 (A4 1枚)

以上となります。不足がございましたらお声かけ願います。

2 会長挨拶

(事務局：加藤岡)

はじめに、本会の会長であります日本大学 理工学部 轟教授からご挨拶申し上げます。

(轟 会長)

おはようございます。本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。また、皆様におかれましては、日頃から、大網白里市の交通行政に対しご指導・ご協力を賜り感謝申し上げます。

本日の協議事項につきましては、お手元の次第にありますとおりでございますが、白里地区コミュニティバスの運行計画見直しについて、事務局から説明がございます。白里地区のコミュニティバスについては、昨年10月1日から運行を開始しましたが、利用状況が1便平均0.6人と低迷していることから、見直しをとというのが前回の協議会でした。利用状況が目標数に達していないということから、本日事務局より見直し案の説明がありますので、皆様にはこの審議を慎重にいただければと思います。

(事務局：加藤岡)

ありがとうございました。

続いて、議題に移る前に、代理出席者についてご報告させていただきます。

- ・国土交通省関東運輸局千葉運輸支局

首席運輸企画専門官

飯塚様 に代わり 南様

- ・千葉県総合企画部交通計画課

企画調整班長

川俣様 に代わり 池田様

次に、本日の欠席者でございますが、

- ・一般社団法人千葉県バス協会専務理事

成田様

- ・山武土木事務所長

宮田様

から欠席のご報告を受けております。

3 議 題

(事務局：加藤岡)

これより議題に入ります。協議会規約第8条第1項の規定に基づき、議長を轟会長にお願いします。

(議長：轟会長)

規約により、議長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、議題、先ほども申し上げましたが、白里地区コミュニティバスの運行見直しについてですが、(1) 新たな運行計画について及び(2) 新たな運行計画における目標値については関連がございますので、一括で事務局より説明いただきたいと思います。

(事務局：菊池)

～菊池主査より議題（１）、（２）について説明～

(轟会長)

ありがとうございました。それではただいまの説明に対して、ご意見ご質問ございましたら挙手をお願いいたします。

(田中委員)

この会に水を差す訳では無いが、バス路線への影響ということで少しお話させていただきたい。ちょうど沿線にサンライズ九十九里行きと白子車庫行きが運行しており、こちらのバス路線の状態としては、それなりの便数を確保して運行しているところがあります。年々利用者数が減少しており、昨年、千葉県バス対策地域協議会にて協議し、幹線系統の補助路線ということで、実は補助金を組み入れていただいているような状況もあります。そういった中で、事前に変更のお話につきましては大網白里市からお話がありました。会社の立場的には補助もいただいているような状況もあるので、事前協議の際には承諾は難しいとお話させていただきました。大網白里市でもいろいろご調整されている中でのお話だったので、大きな反対というのは無かったが、バス路線の維持にも多少なりとも影響があるというところなんです。大網白里市としては、総合的に公共交通全体を考えた中でのご判断だと思いますので、今回の会議の決でも反対は考えていないが、バス業界としては厳しい面もあるというところなんです。目標値や今後の計画についてもお話があったが、全体で公共交通をよくしていかなければいけない中で、共倒れというようなことになっては仕方が無いと思いますので、今後も大網白里市と協力していきたいと思います。そういった中で、目標値に対する意見として、はまバスを始める前にバス路線として白里地区を運行していた状況もありまして、当時からかなり厳しい路線ではありまして、ご相談させていただいた結果、はまバスの運行になりましたが、利用状況が悪いから廃止というのは、公共交通空白地域もあるので、会社の的には大網白里市にはもう少し頑張っていたらいいと思うところはあります。引き続き区内循環も、接続等時間を取っていただいておりますし、乗り継ぎの補助ということで今後もお協力いただけるということでしたので、そちらについては、引き続き一緒にやっていきたいと思っています。

(轟 会長)

ありがとうございます。ご懸念があるということはまさしくそのとおりだと思っております。この点に関して事務局から、例えば接続や便が無いときに走らせる等の配慮に関してどうですか。

(事務局：武田)

小湊鐵道の路線バスが赤字ということで、採算が厳しいのは承知しているところで

す。市ではまバスを導入した目的、役割ですが、まずは、白里・福岡地区の公共交通空白地域の解消、あとは高齢化が進む白里地区の高齢者の日常生活の移動手段の確保、もう一つは既存の公共交通の経営を圧迫しないこと、というところから始まっております。今回の見直しに当たりましては、通勤通学の時間帯を避ける、民間が運行していない公共交通空白地域を運行して移動手段を確保する、路線バスとの接続を考慮したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定等、路線バスへの乗り継ぎを促すような、路線バスを補完する役割ということで市では考えております。はまバスの見直しによって、既存の路線バス・タクシー等との相乗効果を促すことで公共交通利用者全体の底上げを図っていければと考えております。

(轟 会長)

ありがとうございます。今のようなことを配慮してきた計画だということですが、幹線とフィーダーとでしっかり連携していくことが大切だと思います。そういった意味で私から、ダイヤについてですが、下ヶ傍示の乗り継ぎのところで区内循環については、下のところに記載があるが、直便についてはどうですか。配慮はしてあるのでしょうか。大網方面から来て下ヶ傍示に来たときに、はまバスに乗ることが出来るのか説明をお願いします。

(事務局：菊池)

上りだけでなく、下りの場合の乗り継ぎについてですが、運行ダイヤ案をご覧下さい。こちらの白里出張所行きの下段のところに小湊バスの下り便を記載しております。5便で駅から白里のほうへ帰りますと、下ヶ傍示に12時55分に到着します。その後、12時59分にサンライズ九十九里行きに乗り継ぐことが出来ます。8便については、16時35分に下ヶ傍示に到着し、16時54分と少し時間が空きますが、ある程度の時間での乗り継ぎは配慮してあります。同じように3便6便についても配慮はしています。

(轟 会長)

わかりました。少し見方が迷ってしまいましたが、利用者に提示する際には乗り継ぎがきちんとできるということを、分かりやすい表現で工夫いただければと思います。

また、コスモス荘やスーパーハヤシなどで降りた際に、そこで活動が出来る、買い物出来るというような、具体的にどこで何が出来るというのがわかるとよいと思います。

(深井副会長)

今のところで、下ヶ傍示に14時08分、乗り継ぎが14時09分と時間がタイトだが、これは確実に乗り継げるようになっているのか。

(事務局：菊池)

たしかにすごくタイトだが、この便の後に14時29分というバスがありますので、20分待っていただきますが、乗り継ぎができるようにはなっております。

(深井委員)

それならば、コスモス荘の出発時間を5分繰り上げることは出来ないのか。

(事務局：加藤岡)

今、深井副会長から話でしたが、現在運行事業者の秋葉タクシーと協議をしているところでございまして、実際にこのルートで問題が無ければ今回の運行ダイヤ案で考えておりますが、もしご指摘のありました5分早めることが可能であれば、5分早めて14時09分の接続に間に合うような調整をしていきたいと考えております。先ほど菊池の方から説明がありましたが、これはまだ案ということで、これから多少ですが変更する可能性はあるというところでございます。

(轟 会長)

ではご検討いただいて、またこの後の便もあるということであれば、そういうところも表示していただければと思います。そのほかいかがでしょうか。

(糸日谷委員)

利用人数のカウント方法についてだが、今回延伸した部分については全く交通空白地域ではないが、例えばアミリィから乗って駅や市役所で降りた人というのは交通空白地域の方ではないのでこの会議の趣旨からすると違うと思うが、その方の利用はカウントするのもしないのか。

(轟 会長)

実は私も気になっていましたが、そういう方がいらっしゃるのかどうか、或いは、想定しているのかどうかというのも気になっていて、運賃でいうと400円という高額な運賃になるのでしょうか。

(事務局：加藤岡)

運行事業者からはどこで乗り降りしたかという報告が毎月ございます。その状況につきましては事務局として把握はしますので、そのようなデータを含めて協議会にてお諮りしたいと思っております。カウントするのもしないのかというと、当然便数ですのでカウントはすると思えます。ただ白里地区内で乗ったのか降りた方なのかというところの状況は大概把握出来るかと思っておりますので、総合的に勘案しながら協議会の方で諮っていきたいと思っております。

(轟 会長)

可能だということですね。システム上把握していくということは。

(事務局：加藤岡)

当然、乗っている乗降人数については出てきますので、ただ、乗った方がどこで降りたのかというのは今の報告では分からない状況です。Aさんが乗ったところと降りた場所は分からないが、全体の中では乗った場所の人数と降りた場所の人数の総トータルは出ますので、白里地区の方が何名乗って、どの辺でたくさん降りてるのかというのは把握できると考えております。ただ、今の糸日谷委員のお話ですと、アミリィから駅、駅から市役所というのを1便あたりの人数としてカウントするのかわからないのかと言われますと、そこは1便あたりの人数としてカウントせざるを得ないのかなと考えております。ただ総合的に見て、白里地区の方が何人乗っているのかどうか、そのあたりについては精査していく必要があると事務局では考えております。

(轟 会長)

目標値に関しては、入れるのか入れないのかということですが、入れるということによろしいでしょうか。

(事務局：加藤岡)

今の事務局の考えですと、1便あたりの利用人数は何人かというような目標値を立てておりますので、そこではカウントせざるを得ないと思います。ただ、実際に白里地区の方々が乗らず、駅やアミリィ付近の方々が乗っている状況であるならば、はまバスを走らせていることが疑問符になってきますので、総合的に地域公共交通活性化協議会にて協議していただきたいと思います。入れるのか入れないのかというお話になってくると入れざるを得ないのかなと思いますし、実際入れて計算されたものを見ていただいて判断していただくしかないと思っております。

(轟 会長)

わかりました。入れるかどうかでは入れるけれども、その数字をどう判断するかは、この協議会で議論ということですね。私からの質問ですが、例えば駅からアミリィや市役所に行った場合、400円という料金でよろしいのか。

(事務局：武田)

駅から大網病院までは200円です。路線バスを利用した場合は170円ですので、そこでコミュニティバスと路線バスとで利用者が別れるのではないかと考えております。

(南 代理)

2点質問と1点意見があります。1つ目は路線図の地区内循環のところだが、下ヶ傍示の停留所まで行きそこから戻ってくるということになるかと思うが、下ヶ傍示で止まった後のUターンをどのような形でやるのかというのが1点。2点目は、素朴な疑問だが、意見交換会の中で、コミュニティバスが必要無いという意見が出たということだが、その意見をされた方は、なぜそう思われたのかを知りたい。最後に意見だが、先ほど田中委員や事務局でも言っていたが、コミュニティバスは既存交通を補完する意味で大きな役割を持っていると考えております。そのため共倒れになることは避けていただく必要がありますので、目標値をクリアすれば存続ということになるかと思うが、はまバスの利用者が増えたということと周りの利用者がどう変わっていくのかということも注意しながら、状況等を整理して見ていただけたらと思っております。

(事務局：菊池)

まず1点目の下ヶ傍示のバス停での折り返しについてですが、下ヶ傍示のバス停に信号があり、そこを左に曲がると、民間のギャラリーの駐車場があり、その所有者に許可を取り、駐車場で車を転回させてもらっている。これは現行のはまバスも同じような形です。2点目の白里地区に現時点ではコミュニティバスは必要無いというところの意見ですが、説明を省かせていただいたが、別冊の意見交換会の資料の4ページをご覧ください。これは8月に行った地区内2,000名に対して行ったアンケートの集計結果です。まずこのアンケートに回答いただいた方の8割が自由に使える車を所有しています。同じく7割の方が、買い物や医療機関に行く際の交通手段として自分で車を運転する又は誰かに送迎してもらっている。アンケート回答者の中では、交通手段に困っているのは約2割という状況でした。そしてはまバスの停留所の利用についても、はまバス自体を知っていると答えた方は大体7割の方です。バス停の場所は認知されつつあるが、実際に利用された方は回答者の1割にも満たない状況でございます。このようなアンケートの結果からも、この地域の方たちは、自分で自由に使える車をお持ちの方が多くいらっしゃいます。まだこの地域に公共交通を必要とする方が少ないという意見も中にはありまして、アンケートの意見でも運行を廃止すべきという意見も出てきております。必要だという方と必要では無いという方が地域の中で混在しているような状況です。

(轟 会長)

意見についてはごもっともで、はまバスだけの状況ではなく、路線バスの状況等も含めて今後、運行継続か廃止かを検討していくということです。

(田中委員)

大網白里市がどういったお考えなのか確認していませんでしたが、先ほど糸日谷委

員からお話があった、駅からアミリィや大網病院の区間の利用も想定しているとのことだが、乗車専用や降車専用にするといった形で制限をかけなければ乗車できってしまうと思います。今回はフリーにするというお考えだと思うがそこに至った経緯について、大網白里市のご見解を教えてくださいたいと思います。

(事務局：武田)

はまバスは白里地区にお住まいの方たちの移動手段をどのように確保するかというところから始まっております。これまでのいろいろな施策から地区内循環のはまバスになり、対象地区の方に行ったアンケートで、大網市街地へ行きたいという意見が多かったことから、今回の見直しにおいて、駅までの便を新設しました。そこで、大網市街地内の乗降に関してですが、現在運行している増穂地区のコミュニティバスにおいては特に病院やアミリィにおいて乗降の制限を設けていません。はまバスについても同じコミュニティバスとして、事務局といたしましては何らかの制限を設けようとは現時点では考えていません。また、利用者からすると、そこにバスがあるのに乗れない、停留所を通過するのに降りることができないとなると、市にいろいろなご意見をいただくことにもなります。利用者にとっては、さらなる利便性の向上に繋がると考えております。

(轟 会長)

たしかに、利用者からすれば目の前のバスに乗れないということで、市に意見がいくことになることもあるかもしれません。

(田中委員)

ぜひ、主要施設については検討していただきたい。

(中村委員)

私もバス会社で気持ちが分かるので言わせていただきたい。もともとデマンドから始まっている部分があり、本来でしたら小湊さんの趣旨からするならば、駅までの延伸は住んでる方にとっては非常に利便性が高まると、また増穂地区のコミュニティバスを利用している方もさらに利便性が高まると、しかし経緯からすると白里地区の方が市役所に行けない、駅にも行けない病院にも行けないというのをなんとかなくてはというのが発端だと思うので、本来であれば、下ヶ傍示から大網病院まではまたがないといけないというのが、私は本筋だと思う。そうでないと共倒れや地区のバスの利用者が減ってしまったり、これまでタクシーを使っていた人が使わなくなったりと、隙間隙間の役割を果たしていたバランスが崩れてしまうことにも繋がると思う。同業者としては、そのあたりの気持ちは十分わかるので、利用された方の利便性が高まるのは素晴らしいことだが、それによって路線バスが減便してしまうなど、かえって良くない結果を招くこともあるので、慎重にお考えいただければと思います。

(轟 会長)

私も気にはなっていたが、前向きに便数を増やしたりという考え方があるのも事実だと思いますし、そのところは状況を見ながらの判断になるのではないかと思います。

(香川委員)

利用者の側からすると今回の案は、白里地域の方たちが駅の方まで行きたいという気持ちがあるわけですから、高く評価していますが、小湊バスさんがおっしゃった事ももっともだとは思いますが、ただ、コミュニティバスという観点から言うと、駅や病院など市街地まで行きたいという、住んでいる方たちの希望を聞いて運行するのがコミュニティバスなのではないかと思います。ですから私は高く評価しているが、ただもっと便数を多くしていただきたいのと、スーパーハヤシ付近からも直通便が必要ではないかと思います。また、先ほど増穂のコミュニティバスのお話をされましたが、結構アミリィから乗る方が多いです。こんなにアミリィで買い物される方がいらっしゃるのかと思いましたが、白里の方たちもアミリィまで買い物に出てこれると思うとうれしい限りです。

(池田委員)

11月4日の意見交換会に参加しました。その時にもはまバスはいらないと言っている方がいましたが、高齢化が進んでいる白里地区は公共交通が無ければ市街地には行けません。先ほど事務局から説明がありましたが、8割くらいの方が自家用車を所有している。ただ、2025年問題というか、団塊の世代が5年10年後には運転できない方もいらっしゃると思います。その時に公共交通が何も無くなってしまうということは、社会参加もそうだが、全ての暮らしぶりが行き詰まってしまうと思います。1回無くなってしまうともう1回やろうと思っても中々出来るわけでは無いと思いますので、継続してもらえたらと思います。今私はなるべくはまバスと小湊バスに乗るようにしていますが、先ほどの乗り継ぎの話もそうですが、仮に1分しか時間が無くても、はまバスは時間どおりきっちり来てくれますし、かえって小湊バスのほうが白里の方から来ますから3分とか5分とか遅れることが多いです。昨日小湊バスに乗りましたが、足腰が弱っている高齢の方が乗られた時に、運転手の方の優しさが少し足りないと感じました。私が乗降する時にその方を介助しましたが、そのように感じたのは一人の運転手さんではありません。もう少しサービス精神というか、気にかけていただけたら安心して乗れるのではないかと思います。あともう一人の方が、増穂の郵便局へ行くにはどこで降りるのか聞いた時の対応も「2つ先です」とだけ言ったりと、そういう光景を私はよく目にしているのもっとサービスを向上していただけたらありがたいですし、安心してお年寄りの方も小湊バスに乗って市街地まで行けるの

ではないかと思えます。

(轟 会長)

ありがとうございます。今、サービスについて1つの例ではありますが、サービスを向上させていくのが必要だと思います。白里地区のコミュニティバスでいうと乗り継ぎの関係があるかと思えます。また、便数を増やすとなるとどうしても距離を短くしなければならず、逆に便数が減ってしまうということもありますので、路線バスとの連携を前提に考えていただければと思います。

(深井副会長)

少し話は変わってしまうが、運行ダイヤの1便4便5便8便間の大網市街地については、既存の路線バスと競合はしているのか。どこからどこが競合しているか教えてください。また時間帯も競合しているのか。

(田中委員)

大網駅から大網病院までです。時間帯はずらしていただいています。

(深井副会長)

お互い競合しているのであれば良くないが、お互いに補完する立場であれば、利便性の向上に繋がるので良いのではないかと思えます。

(田中委員)

バスもいろいろな形があり、例えば乗車専用とか降車専用という路線もあります。実際、高速バスはそのような形でやっている。制限を設けることによりトラブルになるとは思うが、ある程度の配慮もあると思えますので、調整する時間があるようでしたら、お願いしたいというところです。

(轟 会長)

そちらについては、今後、1年後の運行見直しの際にデータを見て判断するという条件付きということが事務局の案だと思います。

(香川委員)

路線バスは市役所には行きませんし、アミリィへは馬場口せせらぎ公園で降りなければなりません。自分が買い物をして重い荷物を持ち、馬場口せせらぎ公園まで歩くにはたいした距離ではないが、あまり歩かずに乗れたほうが便利だと思います。また、周辺には病院がいくつかありますが、小湊バスでは行きにくいと感じています。

(秋葉委員)

市街地の区間に関しては乗車専用・降車専用にしてはどうかという話であり、乗り入れのダイヤ自体を否定しているのではありません。もともと白里のコミュニティバスという性質があったので大網まで延伸するのはいいが、下ヶ傍示から市街地に行く場合は降車専用、市街地から白里地区に行く場合は、市街地の区間に関しては乗車専用にしてはどうかということです。

(香川委員)

例えば駅で路線バスとコミュニティバスがあった場合、乗りやすいほう、乗りやすい時間に乗ってしまうと思います。

(轟 会長)

それは分りますし、そのとおりだと思います。先ほど事務局からも話がありましたが、目の前にバスがあるのに乗れない・通過するバスから降りることができないということがあります。

(秋葉委員)

実際運行する立場としても、利用者への案内が大変だと思いますが、バス事業者さんの案としては、そのようにしてはどうかということです。

(轟 会長)

そこは両方の考え方があると思いますので、事務局としては、検討する余地があるのか、それとも案のとおりまずは1年間進めたいということなのか確認させていただきたい。

(事務局：武田)

事務局としては、1年間運行してきた結果が現在の利用状況でございますので、利便性の向上ということで、市街地の区間は乗り降りをさせるということで考えたい。

(稲生委員)

以前から白里地区の方は大網病院やアミリィなどに行きたいという話がありました。先ほど競合の話がありましたが、幹線道路の方たちは既存の路線バスを利用しているという話も聞きます。今回、地区内循環だけでなく、市街地ルートが新設されたというのは非常に良かったと思います。先ほどの競合についてですが、下ヶ傍示から大網病院までは止まらない訳ですよね。ですのでこの区間については競合にも何にもならないと思ってしまう。競合して影響があるとは思いますが、素人から見ればあまり影響は無いのではないかという気がします。これまでも、意見交換会や社会福祉協議会の集まりの中でもなぜ大網まで行かないのかという声が多くありましたので、私

は今回の変更は非常に評価しております。

(轟 会長)

ありがとうございます。白里の地区にお住まいの方にとっては非常に良くなっていると、今おっしゃっていただいたとおりでと思います。影響が無いのではないかとということに関しては、今後1年かけて、実態を把握するというのが事務局の案です。

(稲生委員)

もう一つ良いですか。下ヶ傍示から乗り継ぎがありますよね。今高齢者の方が多いので、ノンステップバス、要するにステップが低いバスですが、ぜひ小湊さんに検討していただければと思います。

(田中委員)

サービス向上や車両の関係について、いろいろご意見いただきましたので、今後徐々に改善していきたいと思っております。サービス向上の一環として相互に補完でき、そこまで影響はないのではないかと市民の方からお話がありましたが、やはりバス事業者としては古い考えにはなってしまうが、縄張り意識というものが強い面もあるのでお話しさせてもらっている次第でございます。また影響というところで申し上げますと、話がずれてしまいますが、大網白里市のほうからも、アミリィへの乗り入れやみずほ台循環の増便などについてのお話もある中で、相互にやっていくにあたって、お互い意思を尊重し合っていないといけない部分ではあるとは思っていますので、そういうところへも影響が出てきてしまうと、困ってしまうというところでご提案させていただいている。

(轟 会長)

ご懸念はそのとおりだと思いますし、一番最悪なのは先ほどから言われている共倒れになってしまうということが市民にとっても最悪の事態ですので、それだけは避けたいと思っております。お互いがWinWinの関係になる事が出来ればいいわけです。そこを目指して、積極的に攻める姿勢も一つのあり方かと思っております。

(池田 代理)

事務局の大網白里市からは、事前にご相談いただき、その際にも申し上げましたが、県の交通計画課としては、一番懸念していたのは、民間の路線で白里方面に行く場合と、はまバスを使う場合とで、運賃が民間のほうが割高になってしまうということで、民間のバスを今まで利用していた方が利用しなくなってしまうか心配していたところです。その点に関しては、小湊さんの利用実績があまり無い中で、影響は限定的ではないかというご判断でしたので、私どもとしては、小湊さんが懸念されていることはごもっともだと思いますが、本当に民間バス路線について、もし小湊さんに撤

退すると言われてしまうと、この路線を市で丸抱えするのに1,000万円とかかかってしまうので、それだけは避けたいというところがございます。ご提案としては、この資料2の議題(2)の中で目標人数を設定して存続の判断をされるというところに、ぜひ、既存の路線バスに対する影響が出たかどうかというところも含めてご判断いただければと思います。大網病院から市役所の間の乗り入れについては、正直やってみないとどれくらい影響が出るのかわからないというところなので、もし小湊さんに影響が出てしまったら見直すという条件付きで1年間やってもいいということになれば、試してみる価値はあるかと思えます。白里地区にお住まいの方にとっては、利用できるバスが単純に増えれば少しは便利になったと感じ、これまで家族の方の送迎に頼っていらっしゃった方が、バスで行ってみようという公共交通利用のほうにシフトしていただければ、全体の分母が上がりWinWinの関係になると思います。WinWinの関係による相乗効果を目指して事務局のほうでは、今回の案で進めたいというお話でしたので、実際にその相乗効果が出るかどうかを試してみて、相乗効果が残念ながらそれぞれの利益の食い合いという形になってしまった場合は、再度検討をしなければならぬと思っております。また民間の路線バスにアミリィや病院に乗り入れて欲しいというご意見など、民間のバスは2ステップで高い階段を登らないとバスに乗れないという部分も出来るところから改善し、民間バスのほうが使い勝手が悪いからとならないように一緒に改善していけたらと思います。車両の買い換えも高いお金がかかることですから、事業者だけでは難しいと思っておりますので、その支援等も行政のほうで考えていけたらと思います。ちなみに路線バスがアミリィや大網病院に乗り入れられない事情があるのでしょうか。

(田中委員)

大網病院については、停留所がありますのでバスは行きます。アミリィについては増穂地区コミュニティバスは中まで乗り入れますが、路線バスは乗り入れていない状況です。みずほ台を循環しているバスがありますが、こちらはアミリィ前ということで路線が通っている状況です。そちらに対する影響もありますし、一番懸念しているのは大網病院で、そちらへの影響が大きいと思う。会社としては利用者の数では無いということで上からも言われている。赤字路線も抱えており、はまバスを市街地まで走らせたからといって利用者が半分になるとは思いませんが、社としても赤字で頑張っている中で、影響があるというのは賛同しかねる部分ではあります。先ほど乗車専用・降車専用という制限をかけないお話があり、乗車降車の区別が難しいという理由でしたが、運行事業者である秋葉タクシーさんもいらっしゃるので、無理にとか、必ずやって欲しいというのは、オペレーションの絡みもありますので、なかなか言いづらい部分ではあります。はまバスの利用者増を考慮した結果、制限をかけずやられるということであれば、社としても交通行政に路線を託すというお話になってしまうのではと思います。具体的に、みずほ台循環についてはかなり厳しい路線であり、運行が成り立っていないような状況もある中で増便等のご相談をいただいているが、難

しい状況であります。

(池田 代理)

乗り入れは物理的に出来ないのでしょうか。

(田中委員)

大型は厳しいかと思えます。

(轟 会長)

ありがとうございます。資料2ですが、目標値ということなので数字に関するところしか記載がありませんが、一般路線への影響も把握して判断するというところを入れてはどうかということでしたが、そこはいかがですか。

(事務局：武田)

路線バスは、大網駅からサンライズ九十九里や白子方面に1日34便走っております。このうちの2便をはまバスで通らせていただくというような事務局の案ですが、この2便がどのような影響があるかのご懸念でございましたので、その点も含めて検証していきたいと考えております。

(轟 会長)

そういう影響もしっかりと把握して、まず1年やってみましょうという提案かと思いますが、いかがでしょうか。その他のご意見ございますか。

よろしいでしょうか。今いろいろな懸念が出た中で、しっかり見極めるということを経営にやってみるといって、皆さんご納得いただけるかということですが、よろしいでしょうか。

<<<異議なしの声>>>

それでは、ご異議ないようですので、やってみましょうということですが。

私から申し上げたいのは、結局やってみて乗らなければ廃止になってしまいます。お互いに利用者を奪い合うという民間のバスに影響を与えるのではなく、お互いの利用者が増え、プラスになれば良いわけですから、周知やPR活動を事業者も含めてしっかりとやっていただきたいですし、地域住民の方々でも自分たちから活動をしていただきたいと思っております。ぜひそのような活動を地域の中で盛り上げて、持続可能な公共交通に育てて行かなければいけないということを申し添えておきたいと思っております。では続きまして、議題(3)について、説明をお願いします。

(事務局：菊池)

～菊池主査より議題（3）について説明。

(轟 会長)

それではただいまの説明に対してご意見ご質問ございますでしょうか。

(池田 代理)

手続きに関連して、今回の変更で通らなくなる区間や廃止となるバス停について確認ですが、そこについては休止なのか廃止にしてしまうのか。

(事務局：武田)

今回の変更では、5月から8月に利用者が10人に満たないバス停については、廃止ということで考えております。

(池田 代理)

今日いただいた資料では読み取れなかったものですから、廃止となるバス停のリストなどがあればよかったと思います。

(事務局：武田)

事務局のほうで作成してお送りさせていただきます。

(轟 会長)

ではそのようにお願いします。

こちらの議題につきましては、今後の進め方ですので、報告として扱わせていただきますがよろしいでしょうか。

議題はすべて終了いたしましたので、議長の任務を解かせていただき、進行を事務局にお返しします。

皆様、円滑な議事の進行にご協力いただきましてありがとうございました。

4 閉 会

(事務局：加藤岡)

委員の皆様におかれましては、お忙しいところご出席いただき、また長時間にわたるご協議、ありがとうございました。

以上をもちまして、令和元年度第2回大網白里市地域公共交通活性化協議会を終了とさせていただきます。