

令和7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7年6月10日（火）午前10時から
- 2 場 所 大網白里市保健文化センター3階ホール
- 3 出席者 別紙委員名簿のとおり
- 4 配付資料

次第

大網白里市地域公共交通活性化協議会規約

委員名簿

席次

増穂地区コミュニティバスチラシ

白里地区コミュニティバスチラシ

令和6年度コミュニティバス実績値

瑞穂地区コミュニティバスの運行実施に向けて

・議題

- (1) 令和6年度事業報告について資料1
- (2) 令和6年度決算について資料2
- (3) 令和7年度事業計画（案）について資料3
- (4) 令和7年度予算（案）について資料4
- (5) 地域公共交通計画認定申請について資料5・6
- (6) 瑞穂地区コミュニティバスの運行計画について資料7～9、追加資料

1 開会

（事務局 久保）

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。

本日は、委員18名中、委員16名、代理1名のご出席をいただいております。

なお、浅沼委員様におかれましては、ご欠席のご連絡をいただいております。

それでは、会議開会に先立ちまして、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。

～配付資料について確認～

本日は、大網白里市地域公共交通活性化協議会傍聴規則に基づき市ホームページにてご案内いたしましたが、傍聴者はおりませんでしたのでご報告申し上げます。

なお、携帯電話はマナーモードか、電源をお切りいただきますようご協力をお願いいたします。

それではこれより令和7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いたします。

次第に沿いまして、進めさせていただきます。

2 委員及び事務局紹介

（事務局 久保）

はじめに、委員及び事務局の紹介をさせていただきます。

令和7年度初めてお集まりいただいでるの会議となりますので、改めまして、委員の皆様をご紹介

させていただきます。

お名前をお呼びいたしますので、恐れ入りますが、ご起立いただきますようお願いいたします。

～司会より委員及び事務局の紹介～

3 会長挨拶

次に次第の3、会長挨拶に移らせていただきます。

当会の会長であります轟会長から、ご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

(轟会長)

改めましておはようございます。

会長を務めております日本大学理工学部の轟でございます。

本日は第2回の地域公共交通活性化協議会でございます。

ご多忙の中お集まりいただきましてありがとうございます。

先ほどもありましたが、第1回協議会が書面開催でしたので、対面での開催は本年度は初となります。

人事異動等によって新しくなられた方々もいらっしゃいますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議事次第ご覧いただきまして、6件の議題が事務局より準備されておりますが、一番大きな議題としまして、瑞穂地区コミュニティバス運行計画についてでございます。

これについて、ご議論をいただきたいと思っております。

現在、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっております。様々な物価高騰、ドライバー不足等、ますます厳しくなっているという状況ですが、地域の住民の方々の足を守っていくという重要な議論をさせていただきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局：久保)

ありがとうございました。

それでは、これより、議題に入らせていただきますが、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いたします。

4 議題

(轟会長)

それでは規約に基づいて議長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

では議事次第ご覧いただきまして4の議題になります。

(1) 令和6年度事業報告並びに議題の(2) 令和6年度決算について、関連がありますので、一括して事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：齋藤)

～議題(1)・(2)について説明～

(轟会長)

ありがとうございます。
ここで監査委員の永野様に監査報告をお願いいたします。

(永野委員)

令和6年度決算について、監査報告いたします。
大網白里市地域公共交通活性化協議会規約第15条第1項の規定に基づき、令和7年4月24日に、令和6年度決算について帳簿及び関係書類を監査したところ、正確かつ適正に処理されていると認め、これを報告いたします。大網白里市地域公共交通活性化協議会監査委員永野和子。

(轟会長)

ありがとうございました。
それではただいま報告がありました件について、ご意見ご質問等ございますでしょうか。

(成田委員)

千葉県バス協会の成田です。資料2、令和6年度の決算書について、コミュニティバスの補助金として、745万8千円の収入があった様ですが、具体的にどの路線に支出されて、市民の負担や、事業者の負担額がいくらだったのか、教えていただきたいです。

(事務局：齋藤)

そちらにつきましては、本日お配りしております、「令和6年度コミュニティバス実績値」をご覧ください。現在、2路線コミュニティバスがございまして、増穂地区と白里地区で運行しております。
それぞれの系統の利用者実績や運行経費、運賃収入並びに広告収入等を、この表にまとめております。
フィーダー国庫補助金につきましては、増穂地区のコミュニティバスの運行に約600万円、白里地区コミュニティバスに、残りの150万円弱を充てております。

(成田委員)

市の実質負担額として、142万円ほど赤字と書いてありますが、その隣の特別交付税、こちらにつきましても、教えていただきたいです。

(事務局：齋藤)

特別交付税につきましては、コミュニティバスの運行事業費から運賃収入、広告収入、国庫補助金等の収入を除いた、事業費の赤字部分に対して措置されるものです。
赤字部分の8割が交付税措置されておりまして、増穂地区と白里地区のコミュニティバスの赤字の合計、それに0.8を乗じたものが、特別交付税の額となっております。

(轟会長)

その他いかがでしょうか。
ご異議なければ了承とさせていただきますがよろしいでしょうか。
～異議無し～

ありがとうございます。それでは議題（１）令和６年度事業報告、議題（２）令和６年度決算について承認とさせていただきます。
ありがとうございました。

それでは続いて、議題の（３）と（４）も関連しますので、令和７年度事業計画案、令和７年度の予算案について、一括で事務局より説明をお願いいたします。

（事務局：齋藤）

～議題（３）・（４）について説明～

（轟会長）

ありがとうございました。
それでは、ただいまの令和７年度事業計画・予算（案）についてご質問等ございますでしょうか。

（成田委員）

資料３について、令和７年の９月の第３回協議会で、次期交通計画策定に関するアンケート調査をなさる予定となっておりますが、新しい委員の方もいらっしゃいますので、次期交通計画というのは、いつからスタートするのか。

また、現計画がいつまでの期間で、この計画はいつスタートするのか、資料３の中には計画策定の詳細はないので、これだけ見れば、令和９年からスタートすると思いますが、これについて説明をいただきたいです。

（事務局：齋藤）

次期交通計画につきましては、令和９年度からのスタートとなります。
現在の計画は、令和４年度から８年度末が事業計画期間となっております。
今年、来年と２年間かけて、次期交通計画を策定しようと考えております。
その取りかかりとして、交通計画に関するアンケート調査を実施する予定です。
予定としては公共交通機関の満足度や、どういう交通機関が必要とされているかなど、情報を収集した上で次期交通計画の策定に移ろうと考えております。

（成田委員）

ありがとうございます。
続けて質問よろしいでしょうか。

１点目は、瑞穂地区コミュニティバスについて、５月にパブリックコメントも行われて、様々な意見聴取が進んでいると思いますが、運賃協議会まで含めたこうした新しい路線を生み出す時の法的な整理は、既存の民間路線等への影響がないことをですね、前提に計画を策定していくこととなります。

この事業計画の中には特に記載はありませんが、瑞穂地区コミュニティバス事業について、市内のタクシー事業者や、バス会社に事情聴取を行ったのか、教えていただきたい。

２点目は、令和８年の４月から瑞穂地区コミュニティバスは運行開始ということですから、令和７年度予算（案）上でも、コミュニティバスの運行負担金は昨年度と同額が計上されております。

運行に対する経費は、8年4月以降に発生するものですので、補助等もそれ以降の開始となりますが、交通計画の策定を2年間かけて実施するというので、計画策定に係る調査費用等への補助がメニューにあったと思いますが、この補助金を活用される予定なのか、お聞きします。

(事務局：齋藤)

まず1点目の、瑞穂地区コミュニティバスの運行開始にあたっての関連する交通事業者への意見聴取結果につきましては、4月に書面開催しました、第1回協議会の資料に入れさせていただいております。

結果としましては、タクシー事業者様からは、タクシー事業だけだと、住民のニーズに対応しきれない部分があるから、コミュニティバスの方については、致し方ないということで、了承をいただいております。

ただ、一部区間が競合路線となってしまっております、小湊鉄道様につきましては、大網駅から大網病院までの区間について、ルートを再考していただきたいとご意見をいただいているところです。

2点目の、計画や事業実施にあたっての、補助金のことにつきましては、活用できる補助金については、一通り調べたところですが、複数条件がありますので、現状としては、補助金を活用する予定はございません。

(成田委員)

ありがとうございます。

第1回協議会で意見聴取の結果について報告済みということで、タクシー業者は、ご了承をいただいているが、バス事業者については、一部ご意見があったということですので、まだ1年間運行開始まで期間がありますので、既存のバス事業に影響の出ないようにご調整をいただき、実施に向けて進めていただければと思います。

(菅井委員)

千葉運輸支局の菅井でございます。

計画策定の補助金についてですが、国の方に地域公共交通確保維持改善事業の計画策定の「調査事業補助金」のメニューがございます。

予算にも限りがあり、最終的に採択されるかどうかは未定だと思いますが、検討されてはいかかかと思っております。

(事務局：齋藤)

承知しました。参考とさせていただきます。

(轟会長)

令和9年度の次期計画開始に向けてのアンケート調査についてですが、予算書上、支出項目がないのですが、これは、この協議会で実施するのではなく、市が実施するというのでよろしいでしょうか。

(事務局：齋藤)

交通計画策定に係るアンケート等、関連する事業につきましては、市の予算で実施する予定ですので、協議会からの支出はありません。

(轟会長)

あらかじめ準備をしておけば、アンケート費用等も補助金が活用できると思いますので、ご確認いただければと思います。

その他いかがでしょうか。ご意見等無ければ承認とさせていただきます。

～異議無し～

それでは、議題（３）令和７年度事業計画（案）、議題（４）令和７年度予算（案）について承認とさせていただきます。

それでは続きまして、議題（５）地域公共交通計画認定申請についてです。

事務局より説明をお願いいたします。

(事務局：齋藤)

～議題（５）について説明～

(轟会長)

ありがとうございました。

それでは、ただいまの地域公共交通計画認定申請について、ご意見等ございますでしょうか。

(菅井委員)

この後の議題で説明があると思いますが、瑞穂地区コミュニティバスは、来年の４月から実証運行ではなくて、本格運行ということでしょうか。

(事務局：齋藤)

そうなります。

(菅井委員)

そうしますと、来年の４月からの半年分が、フィーダー補助の対象になる可能性があると思います。運行開始１か月前ぐらいまでに、変更認定申請を出せば、令和８年度の計画に乗せることができると思いますので、まず瑞穂地区の系統が実際に補助対象となるか、既存路線とどれくらい競合しているのかといった部分も関係してきますが、運輸局にご相談いただければと思います。

(事務局：齋藤)

ありがとうございます。

瑞穂地区のコミュニティバスにおけるフィーダー補助金の活用については、運輸局に事前相談はしておりまして、現時点で想定しているルートですと、補助対象になる見込みです。

先の予定とはなりますが、運行事業者が決まった後、１２月の協議会にて、フィーダー補助金の変更申請というものを上げさせていただく予定です。

ですので、瑞穂地区コミュニティバスにおいても、フィーダー補助金を活用する予定です。

(菅井委員)

承知しました。

(成田委員)

資料6の地域間幹線系統の補助について、大網白里市の場合ですと、小湊鉄道株式会社の2路線が運行しています。この補助金は、運行回数等、補助要件があります。

また、事業費に対して、収益が20分の11（55%）以下になると、自治体による支援が必要となります。

今後、この2路線が引き続き補助を受けていく上で、懸念等がありましたら、ご教示いただきたいです。

また、資料6-2にですね定量的な目標効果というので、令和7年度と比較して収支率を1%改善するということが2路線とも示されています。

国土交通省からのご案内では、定量的な目標効果が達成できない場合にはですね、改善に関する何らかの施策、いわゆる収益率を上げるような計画を出すような通達等が出ています。

この2路線とも、収益率は1%以上改善したのか、教えていただきたいです。

(事務局：齋藤)

まず、幹線バス補助金の要件につきまして、運輸局に確認を取っておりまして、どのくらい余裕があるかは分かりませんが、しばらくの間は要件を満たせるだろうと回答をいただいております。

2点目の、幹線バスの収支率につきましては、手元に詳しい数字がありませんが、現在、改善計画を策定する予定はございません。

(轟会長)

その他いかがでしょうか。ご意見等無ければ、議題（5）地域公共交通計画認定申請について承認し、国へ申請してよろしいでしょうか。

～異議無し～

ありがとうございました。

それでは続きまして、議題の（6）瑞穂地区コミュニティバスの運行計画について、事務局より説明をお願いします。

(事務局：齋藤)

～議題（6）について説明～

(轟会長)

ありがとうございました。

それでは、ただいまの議題について、ご質問等ございますでしょうか。

(深山委員)

小湊鐵道の深山です。

今回この瑞穂地区コミュニティバスの運行計画については、ご説明のあった内容で運行していくという認識でおります。

先ほども説明の中にありましたが、大網駅から大網病院のルートは利用者が一番多く、そこが弊社の路線バスと競合しています。白子車庫線・サンライズ九十九里線を合わせると、1日往復で66便運行しています。

また、運賃も資料7に書かれているとおり、コミュニティバスの運賃と、弊社の大網駅から大網病院までの運賃は200円であり、同額になっています。

以上の事を考えると、コミュニティバスの運行が始まると、間違いなく、弊社の路線バスの運行に影響が出ると考えています。

そうしますと、国県補助金を活用している手前、補助要件を満たしつつ、路線を維持していくとなると、減便や統合などが懸念されます。

このような影響が出るということをご理解いただきたいと思います。

(小野委員)

公募委員の小野です。

今のご意見に対して、バスを利用する立場からしますと、交通機関の一番重要なポイントは、便利さです。便利さを失った交通機関は、誰も使いません。

利用者としては、目的地まで一本で行きたいというのが1点目。

2点目は、小湊さんの実情はよく分かりますが、瑞穂地区から大網駅まで出てきて、バスで大網病院まで行った利用者がどのくらいいて、どのくらいの影響が出るのか。

具体的な数字が掴めないまま、あれこれ議論しても仕方がないと思います。

(轟会長)

これは難しい問題であり、先ほどの地域間幹線の補助金の要件を満たさなくなる可能性がある、ただ、利用者としては、直通で目的地まで行けた方が良い。

事務局とかの方で、大網駅—大網病院間の利用者数等の把握はされているのでしょうか。

大体の人数でもかまいません。

(深山委員)

1便で10人ほどだと思います。

(小野委員)

ということは、片道33便あるので、330人ということでしょうか。

(深山委員)

そうなります。

弊社としては、みずほ台循環が運休してご迷惑をおかけしていることもあり、瑞穂地区から大網駅まで行くことに何ら異論はございません。

ただ、病院まで直通のコミュニティバスが運行すると、利用者は使い分けが可能になり、弊社の路線バスの利用者が減る可能性は大きいと思います。

(永田委員)

公募委員の永田です。昨年実施された、市民アンケートの結果を見ますと、要望の多い行き先は、大網病院が214件、イオンが207件です。その他に、市役所も多く見られます。大網駅でコミュニティバスから路線バスに乗り換えることが、小湊さんにとってプラスになるのか、疑問です。

資料8の路線図を見ると、大網駅から大網病院に直通するわけではなく、イオン・市役所を経由しています。これが果たして本当に競合するのかなと思います。

実際に、増穂と白里のコミュニティバスも大網駅と病院間を運行していますが、この2つが導入されたときに、路線バスの利用者は減ったのでしょうか。その実証はされたのでしょうか。

それともう1点。通しで乗った方ではなく、大網駅から大網病院で降りた利用者、また、大網病院から大網駅で降りた利用者がどのくらいいるのか。この数に変動する可能性はあるかもしれません。

理論上は、コミュニティバスと競合するかもしれませんが、先ほど申しあげたとおり、市役所等を経由しているため、大網病院だけが目的地ではありません。

ですので、これについて反対されるのはいかがかと思います。

また、逆にコミュニティバスが運行することによるメリットもあると思います。

瑞穂地区から大網駅まで出てきて、東千葉メディカルセンターや、大網白里アリーナ、中部コミュニティセンターなどに行きたい人もいます。

このように、幹線バスを利用する人が増えるというプラスの点もあると思います。

1年間実証運行されるということですから、プラスマイナスの面を総合的に考慮されてはと思います。

(深山委員)

弊社としても、結果を見たうえで、色々と措置を取ってきますので、そういった形になった場合は、申し訳ありませんが、ご理解いただきたいと思います。

(轟会長)

ありがとうございます。

なかなか難しい問題でプラスに働く面、あるいはマイナスの面が出るかというのは、本当にやり方次第なところもありますので、地域の方々のご協力・ご理解を得たうえで、プラスの方へ働くような施策を一緒にやっていただく必要があると思います。

また、コロナ禍もありましたので、その時期の実績値と比較する訳にもいきませんので、現状値と実証運行の数値を比較・検討しながらしっかりと見極めていくことになると思います。

その他いかがでしょうか。

(成田委員)

まず、1点目、目標設定について、追加資料でお示しになられていますが、目標に達しない場合は、適宜目標の達成に向け、施策を展開していくということですが、目標はあくまで目標です。利用者があまり伸びなかった時、運行を継続するかどうかの判断基準については説明がなかったところですので、利用者数があまり伸びなかった場合の対応は、検討する必要があると思います。

2点目は、令和9年に大網白里市地域公共交通計画は時期計画がスタートしますが、瑞穂地区コミュニティバスは今の計画でどのような位置づけなのか、また、次期計画への反映予定はどうなっているのか、教えていただきたい。

3点目は、既存の公共交通事業者から、支障があるという、ご意見があったことに関連して、道路運送法の中でですね、一般路線の定期運行の概要を関東運輸局が公示します。

また、一定の便数以下の路線は、1便ごとに何時にどこを通過するのか、詳細な運行計画を国土交通省に届け出を出して運行しています。

今回も瑞穂地区コミュニティバスの運行計画についての説明が、資料7でありましたが、特にこのような便数の少ないの路線で、既存の路線バスと調整を図る場合、具体的なダイヤを提示したうえで協議いただく必要があります。

運行計画も大事ですが、法的な部分も考慮して、何時にこのバス停を通るから、これくらい影響が出るといった情報を提供していただく必要があると思います。

最後に4点目、今回使用する車両は、14人乗りとされていますが、現在、自動車メーカーの生産体制が大きく行き詰まっているところです。参入する事業者が車両を保有していればいいのですが、持っていない場合どうするのか、このあたりの確認が重要になると思います。

また、資料7に代車運行についての記載がありますが、通常、路線定期運行では、運行に要する車は最低5台、予備車両を1台、営業所ごとに設けなさいという決まりがあります。

車検や故障した時に、予備車を使用することになりますが、資料7では「代車」と記載されています。道路運送法では「予備車」と書かれており、「予備車」と「代車」では意味合いが全然違ってきます。

プロポーザルを実施する際には、このあたりが明確に呼び分けられていないと、事業者もですね、特定の車に慣れている人でないと事故を起こす可能性もありますし、協議会で決める時は、合意形成を図るうえで必要な情報だと思いますので、より詳細な情報を記載していただけるとありがたいなと思います。

(事務局：齋藤)

まず1点目の目標値については、追加資料の中で、1便あたり2.5人とするにご説明しましたが、運行継続の判断基準となる数値としましては、フィーダー国庫補助金の要件として設けられている、1便あたり2人以上、この数字が目安になるかと思います。

この2人を下回ってしまいますと、特別交付税の措置額も下がってしまいますので、運行の継続は難しくなると思われます。

(事務局：飯高)

ただ、瑞穂地区につきましては、今現在、公共交通機関が無い空白地域ですので、継続して何かしらの施策は実施しないといけないと考えております。ダイヤやルートの見直しを図り、運行の継続を図ってまいりたいと思います。

(事務局：齋藤)

次に2点目、瑞穂地区コミュニティバスの計画上の位置づけにつきましては、運行事業者が決定した後、瑞穂地区コミュニティバスの運行内容等を現行の計画に反映させ、修正を行う予定です。次期交通計画につきましては、令和9年度からの開始となりますが、その計画の中にも当然瑞穂地区コミュニティバスについて記載する予定です。

運行が開始した後、利用者アンケートを実施する予定ですので、そこでの要望等を次期計画に反映させる予定です。

(事務局：飯高)

3点目の具体的な運行ダイヤにつきましては、プロポーザルを実施していく中で、関係する事業者さんと調整させていただく予定です。

(成田委員)

ありがとうございました。

フィーダー補助金の要件として、1便あたり2人以上という条件があると。

地元地区の方も運行の継続については気にしていると思います。一定の期間で利用者数を集計して、2人以上利用していないから廃止する、2人以下で補助要件から外れるが、継続するといった指針は重要になります。

運行継続の可否については、市役所も判断が難しいところだと思いますので、運行が始まる前に、ある程度、合意形成を図る事が必要だと思います。

2人以下になったら運行を止めると言っている訳ではありませんが、考え方を示した上で、決議を取らないと、ここにいる委員が曖昧な形で責任を負うことになってしまいますので、明確な基準を示していただければと思います。

また、先ほどのダイヤの話になりますが、1日当たりの運行本数が少ない路線は、ダイヤが少し変わるだけでも、利用者に大きな影響を与えるので、変更する30日前に届け出を出す必要があります。瑞穂地区コミュニティバスは、1日7便と非常に少ないダイヤですので、利用者・既存の事業者にどのような影響が出るのか、プロポーザルで決まってから調整を始めると、遅いと思います。あらかじめダイヤを提示した上で協議を進めた方が良いと思いますので、提案させていただきます。

～ここで、成田委員へ「資料9 運行ダイヤ」を準備していることを説明～

(成田委員)

こちらの資料で大丈夫です。

(轟会長)

ありがとうございました。

先ほど、助言のありました、予備車・代車の表記については、運輸局へ確認いただいて、適切な用語を使用されるよう、お願いします。

また、関連して私からも1点意見があります。

瑞穂地区コミュニティバスの運行が始まると、3つのコミュニティバスと、民間の路線バスが運行することになります。令和9年度からの次期計画では、この全体像を見直す必要があるかなと思います。大網駅～大網病院間は他のコミュニティバスも路線バスと重複している区間ですので、このあたりの調整が取れるような、長期的な見直しが必要と感じます。

また、瑞穂地区コミュニティバスについて、実証運行という言葉が資料の中で使われていないので、気になっています。実証運行を何年か行い、事業評価をした後、本格運行に移るかどうかの協議になると思うのですが、実証運行を行うということによろしいでしょうか。

(事務局：齋藤)

実証運行という表現にしている理由としましては、一般的に自治体が行う実証運行というのが、道路運送法の21条に基づく実証運行となります。

本市の場合ですと、初年度から道路運送法第4条に基づく運行をさせていただきたいと考えております。

その理由としましては、4条運行ですと、フィーダー国庫補助金が初年度から活用できるためです。また、21条運行ですと、参入できる事業者が増えるというメリットがあると思いますが、本市の場合ですと、参入が想定される事業者の全てが、4条運行が可能な事業者となっておりますので、あえて21条に基づく実証運行にしなくてもいいというところではあります。

ただ、初年度から4条運行を行いますので、利用状況を見ながら、運行ルート・計画の見直し等を行ってまいりますので、実質的には実証運行になると思います。

(轟会長)

ありがとうございます。

本格運行と言いつつも、実質的な実証運行であれば、そのあたりのスケジュールは示された方がよいと思います。

その他いかがでしょうか。

(永田委員)

瑞穂地区コミュニティバスの行き先については、アンケート結果にてベイシアも要望が出ています。

事務局の説明では、ベイシアに行くと、運行時間が長くなるため、実現は難しいとのことでしたが、増穂地区コミュニティバスがベイシアを回っているのでも、乗継ぎ券を発行して市役所で乗り継げると思います。更なる相乗効果も期待できると思います。

瑞穂地区コミュニティバスは、10時01分に市役所に到着するダイヤですが、増穂地区コミュニティバスは9時24分に発車しています。

このあたりのちょっとしたダイヤの調整をしていただくと、各コミュニティバスのネットワークが生まれると思いますので、ご検討いただければと思います。

(轟会長)

ありがとうございます。

他の系統との調整をし、乗継ぎ等の工夫をしていくと、より良いものになります。

それをこの時点でやるのか、令和9年度の時点でやるのかは、議論が必要ですが、私は令和9年度かなと思います。

(成田委員)

バス協会の成田でございます。

資料9があったということで、申し訳ありませんでした。

1点、追加で提案があります。

瑞穂地区コミュニティバスのバス停について、大網駅若しくは駅の手前と先ぐらいを降車のみにし、民間路線バスとの調整を図りつつ、瑞穂地区の方の足を確保するといった方法もあると思います。高速バスではよく使う手法ですが、このような混乱を起こさない調整もありますので、

プロポーザルが始まる前に、関係事業者と調整いただければと思います。

(轟会長)

細かく見ていくと、気になる点も出てくるかと思しますので、是非、事業者さん・地元とも調整いただければと思います。

その他いかがでしょうか。

それでは、実証運行という言葉は出てきませんが、実証的に行う運行。これについて、様々な懸念点もありますが、そこを見極めるために運行を実施するという事、また、4月からの運行開始に向け、運行計画・プロポーザルの実施について承認することとしてよろしいでしょうか。

～異議無し～

それでは、議題の(6)について承認し、懸念事項等なるべく解消できるようなものは、引き続き、協議いただければと思います。

ありがとうございました。

(轟会長)

それでは次第の4議題は全てとなります。

次第の「5その他」について、何かございますでしょうか。

～特に無し～

それでは、特にございませんので、以上といたします。

活発にご議論いただきまして、ありがとうございます。

地域の公共交通をよりよいものにしていくために、今後も皆様のご協力をお願いいたします。

事務局におかれましても、様々な調整を慎重に行っていただければと思います。

それでは進行を事務局へお返しいたします。ありがとうございました。

(事務局：久保)

轟会長ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましては、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7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。

お疲れ様でした。