

令和5年度 第3回 八千代市地域公共交通会議議事録

会議名 令和5年度 第3回 八千代市地域公共交通会議
日時 令和5年12月19日(火) 午前10時00分から11時21分まで
会場 八千代市役所多目的棟会議室
議題 八千代市地域公共交通計画の素案について
出席者 【委員】
木内委員(会長), 藤井委員(副会長),
渡辺氏(坂本委員代理), 重久氏(窪田委員代理), 佐藤委員, 松田氏
(太田委員代理), 小川委員, 成田委員, 岡本委員, 谷村委員, 那須
原委員, 芦田委員, 高橋委員, 伊藤委員, 小松委員, 横山委員, 糟谷
委員
【事務局】
(都市整備部) 若林次長, 赤城次長
(都市計画課) 平野課長, 山形副主幹, 岡田主任主事, 福田主事
【オブザーバー】 ランドブレイン株式会社 瀬戸氏, 松本氏

公開・非公開 公開
傍聴者 4名
議事 以下のとおり

—開会—

木内部長

それでは、定刻となりましたので始めさせていただきます。

私は、都市整備部長の木内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様、本日はご多忙のところ、令和5年度第3回八千代市地域公共交通会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

恐縮ではございますが、ここからは着座にて失礼いたします。

八千代市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定、及び第5条の規定により、会長として、会議の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

はじめに、事務局から会議開催にあたっての注意事項がございます。それでは、事務局お願いします。

事務局

都市計画課長の平野でございます。本会議の事務局長となっておりますので、よろしくお願いいたします。

今回、前回の会議から委員に変更がございませんので、各委員のご紹介につきましては、恐れ入りますが、割愛させていただきます。

—会議の公開・非公開—

事務局

続きまして、本日の会議の公開・非公開について申し上げます。本日の会議につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第4条各号」の非公開議案に該当しておりませんので、公開といたします。

会議録等の情報公開請求がなされた場合、公開することとなりますので、ご了承願います。

会議録作成のため、本会議は録音させていただきます。また、ご発言の際はマイクのボタンを押してからお願いいたします。

次に、傍聴される方をお願いいたします。会議の傍聴にあたりましては、傍聴証の裏面に記載された事項に注意の上、傍聴していただきますようお願い申し上げます。

また、会議資料の閲覧につきましては、「八千代市審議会等の会議の公開に関する要領第7条」の解釈及び運用により、会議中のみ閲覧に供し、会議終了後に回収させていただきます。

—資料の確認—

事務局

続きまして、本日の会議資料について確認をいたします。事前に配布している資料は次の通りです。

- ・資料1 八千代市地域公共交通計画素案
- ・資料2 八千代市地域公共交通計画素案に対する委員意見
(令和5年11月照会分)
- ・資料3 八千代市地域公共交通計画素案の主な修正点について

また、本日配布している資料といたしまして、

- ・令和5年度第3回八千代市地域公共交通会議次第
- ・八千代市地域公共交通会議委員名簿
- ・座席表
- ・資料4 路線バス年間利用者数(素案差替①)
- ・資料5 障害者等タクシー助成の年間負担額(素案差替②)
- ・資料6 事業8の名称変更(素案差替③)

以上を配付しております。資料に不備はございませんか。
事務局からは以上でございます。

—一定足数の報告—

木内会長

次に、定足数ですが、私を含めて委員20名中17名の委員がご出席されております。

本会議の設置要綱第5条第2項の規定による半数以上の出席となりますので、本日の会議は成立いたしました。

—議事録署名人の指名—

木内会長

続きまして、議事録署名人を指名させていただきます。今回は小川委員と那須原委員を指名させていただきたいと思っております。お引き受け頂けますでしょうか。

小川委員・那須原委員

お引き受けいたします。

木内会長

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

—会議—

木内会長

それでは会議に入りたいと思っております。

本日の議題は、「八千代市地域公共交通計画の素案について」となっております。

事務局より議題についてご説明願います。

事務局

本日は、忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしく願いします。

それでは、担当から、議題について説明させていただきます。

事務局

都市計画課の山形と申します。

私から、本日の議題「八千代市地域公共交通計画の素案」について、事前にお配りしております資料に沿って、ご説明いたします。

それでは、「資料1 八千代市地域公共交通計画素案」をご覧ください。

こちらは、事前の意見照会におきまして、委員の皆様から頂いたご意見や、事務局の方であらためて内容を精査した点などを反映したものとなっております。

なお、前回から修正があった点については赤い文字で表記させていただいております。

こうした修正点のうち、計画の内容に大きな影響があると思われる点や、また、データが追加修正された点等につきましては、順を追ってご説明していきたいと思っております。

それでは「資料1」素案の9ページをご覧ください。

こちらは、本市における「公共交通沿線地域の徒歩圏分布等」を示した図となっております。

前回素案をお示しした際は、こちらの分布割合の数値を再精査中ということでお伝えしておりましたが、その再精査の結果が出ましたので、あらためて、下の方にあるパーセンテージの表に記載をしております。

この再精査の結果、市外のバス停の徒歩圏等が若干追加されたことで、人口ベース、面積ベース、共に数値が上がっておりますが、従前からお伝えしておりました、バス停から300メートル、駅から800メートルの圏内で、人口ベースが概ね90%カバーされているということは、大きくは変わらない結果となっております。

続きまして、素案の20ページをご覧ください。

こちらは、市内公共交通の運行状況をまとめた表となっております。

こちらも全体を再確認いたしまして、令和5年12月時点の内容に更新をしております。

また、委員のご指摘がございましたので、23ページを確認していただければと思いますが、こちらの方に、習志野市と八千代市の間で運行している習志野市のコミュニティバス「ナラシド♪バス」と、千葉市と八千代市の間で地域間幹線系統ということで運行している「北部循環線」の情報を追加させていただきました。

続きまして、素案の25ページ及び本日本配布させていただいております「資料4 路線バス年間利用者数（素案差替①）」という資料をご覧ください。

こちらの表につきましては、従来の素案ですと、令和2年度から4年度までの路線バスの年間利用者数のグラフとなっておりますが、委員の方から、コロナ

禍以前のデータ、少なくとも令和元年度の分が必要ではないか、というご指摘がございましたので、今回配付しております資料4のとおり、令和元年度の利用者数のデータを追加いたしました。

素案への反映は間に合っておりませんが、資料4のとおり、25ページの内容を差し替えたいと思います。

続きまして、29、30ページ、及び本日配付しております「資料5 障害者等タクシー助成の年間負担額（素案差替②）」という資料をご覧ください。

こちらは、本市で行っております障害者等タクシー利用助成の市の年間負担額をグラフ化したものとなっております。

こちらは、以前の素案では、令和4年度の数値が令和4年12月末時点のものとなっておりますが、年度末時点のデータが事業担当課から提供されましたので、資料5のとおり素案を修正したいと考えております。

続きまして、64ページをご覧ください。

こちらは、計画の重要なところですが、以前は章のタイトルが、「八千代市地域公共交通計画策定に係る基本方針」となっておりましたが、策定に係るというよりも計画の方針となっておりますので、内容を分かりやすくするために、章のタイトルを「八千代市地域公共交通計画の方針（目標）」という形に修正させていただきました。

それに伴って、こちらの(1)のタイトルも「基本方針（目標）」となっておりましたところ、「方針（目標）」に修正をさせていただいております。

下の具体的な内容ですが、「方針（目標）」の「1 市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現」という項目の説明文ですが、修正した部分を赤字で書かせていただいております。

そもそもの本市の公共交通の課題ということで捉えております高齢者等の移動手段の確保ですとか、この会議においても度々話題になっております路線バス、タクシーの運転士不足や利用者の減少という状況を内容に盛り込む形で修正をさせていただきました。

続きまして、71ページをご覧ください。

ここから具体的な事業の説明のページになります。

71ページの「④千葉市と連携した北部循環線（花まわる号）の維持」という項目ですが、こちらは北部循環線の路線図と、地域間幹線補助系統に係る概要整理について、赤字で追加させていただきました。

続きまして、73ページをご覧ください。

こちら「方針2」の「事業4」ですが、この事業の「交通結節点」という言葉

の捉え方につきまして、委員より、交通結節点とは用語集の中で、「複数の交通手段の接続が行われる場所」というふうに定義しており、そうした場合、交通結節点とは、いわゆる駅だけではなく、色々な場所が想定できるのではないかとこのような趣旨のご指摘をいただいております。

こちらのご指摘ですが、厳密にとらえますとご指摘のとおり、複数の交通手段の乗り継ぎが可能になってくる地点というのは、全て交通結節点となり、そうした地点の機能整備ということの必要性も認識しています。

しかし、現実問題として、歩道幅の問題などから全ての交通結節点に上屋・ベンチを設置するといった機能整備が難しい部分もございますので、今回の計画期間内におきまして、まずは、駅前広場等の主要な交通結節点の整備を推進していく事業として、ご理解いただきたいと考えております。

そのため、事業のタイトルに「主要な」と頭につけ、「主要な交通結節点の機能整備」に修正させていただきました。

83ページの用語集を後ほど見ていただければと思いますが、交通結節点のとらえ方や、内容をそちらに追加させていただきました。

続きまして75ページをご覧ください。

こちらの中段、「事業6 福祉分野」との連携についてですが、こちらの「①移動支援事業の継続及びサービス拡大」という形で、従来は表記させていただいていたのですが、福祉部門との具体的な協議や調整が次年度以降になってきてしまう部分がございますので、表現を若干変えさせていただき、「①移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討」というように修正をさせていただきました。

続きまして、76ページをご覧ください。

こちらの「方針3」の「事業7 新たなモビリティサービスの調査・研究」について、委員の方から、実工程が5年間になっていることについて、全期間で調査・研究となっているのは、長過ぎるのではないかと、という趣旨のご指摘をいただきました。

こちらについては、まだ本市のどの地域でこういった新たなモビリティサービスが求められているのかが確定していないことから、実工程の部分を調査・研究という表現にしていたのですが、当然、計画期間内に何らかの内容がまとまってきましたら、具体的な実施検討をすることも全く問題ございませんので、実工程を「調査、実施検討」という形に修正させていただきました。

続きまして、77ページ及び「資料6 事業8の名称変更」という資料をご覧ください。

こちら、事業8として、「ファースト・ラストワンマイル対策」という表現に

させていただいていましたが、「ファースト・ラストワンマイル」と若干専門的な表現になっており、一見して内容が伝わりにくいと事務局で考え、資料6のとおり事業名を「地域にふさわしい補完的移動手段の導入」という形に修正させていただきたいと考えております。

こちら資料6のとおり、77ページを差し替えるという形になります。

続きまして、79ページをご覧ください。

計画の達成状況の評価指標になるのですが、前回お示しした素案につきまして、交通結節点の機能整備という内容の評価指標として、「交通結節点の数を6か所から7か所への増加を目指す」と入っていたのですが、こちらについても委員の方から、評価指標として若干具体性を欠くのではないか、内容の説明がはつきり入っていないので分かりづらいというご指摘をいただきました。

この評価指標を位置づけた部分としまして、阿蘇地域にある八千代カルチャータウン地区は都市マスタープランの中で地域拠点ということで位置づけており、将来的に主要な交通結節点へと整備していくということを想定した上で、「6か所から7か所」という表記にしていたのですが、実際、こちらが主要な交通結節点になっていくかというのは、民間事業者の商業施設の進出等も若干関係してきますので不透明な部分があり、現時点では交通計画の評価指標にするのは不相当と判断し、評価指標から削除させていただきました。

こちらの「資料1 八千代市地域公共交通計画素案」の主な修正点あるいは内容の差替についての説明については以上となります。

資料2及び資料3につきましては、今、各委員のご指摘や、大きな修正点をまとめたものになっております。ただいまの説明と重複する部分が多いため、個別の説明の方は割愛させていただきます。

今後につきましては、本日のこの会議における議論を踏まえまして、素案の内容を確定いたします。

来年1月に、パブリックコメントを実施しまして、その内容を踏まえた計画の原案をパブリックコメント後に作成し、3月の次回の地域交通協交通会議の中で、委員の皆様には原案の内容について、再度、最終的なご確認をお願いしたいと考えております。私からの説明は以上となります。

よろしくお願いたします。

木内会長

ありがとうございました。

ただいま事務局より「資料1 八千代市地域公共交通計画素案」について説明がありました。

資料1とあわせまして、資料2、資料3に関しましても、ご意見ご質問がございましたら、ご発言をお願いいたします。

何かございますか。

那須原委員。お願いします。

那須原委員

ご修正いろいろありがとうございました。

今の説明の中で、変更した部分でご説明がなかった点について少し確認したいです。

79ページの「③移動困難者の割合」の現況値20.9%について、前は確か15%が目標値だったと思うのですが、それを20.9%以下という形で目標値を上げられたというか、目標値を下げられたというかについて、どうしてなのか、説明がなかったので少し説明をお願いしますか。

木内会長

事務局お願いします。

事務局

はい。11月に素案の照会の際にお送りしたときには、目標値を現状以下という言葉で表現をさせていただきました。

こちらを具体的な数値にするということで、20.9%以下とさせて頂いたので、少なくとも現状以下にしようということについては、11月の意見照会時の素案からは特には変わっていない形になります。

那須原委員

いえ、違います。15%との記載が有ります。

木内会長

答えられますか。

事務局

はい。失礼しました。

確認しましたら、やはりおっしゃっているとおり15%という表現になっておりました。

こちら、前回の会議の後に、評価指標の根拠をなぜその数値にするのかというようなところも、当然計画策定の中ではっきり持っていないとはならないということになりまして、委託事業者と相談して、現状20.9%なので当然改善すべきだろうということで、15%という数値を一旦置かせていただきました。

ですが、15%を目指すというところの根拠も、具体的にはなかったものから、少なくとも現状よりは良くなることを目指そうということで、20.9%以下と修正させていただきました。

那須原委員

よろしいでしょうか。

一瞬良さそうにも聞こえるのですが、ただ、目標はやはり高い設定をしない限りできないと思います。

逆に20.9%に踏みとどまってしまった理由だけ聞きたいです。

事務局

確かに現状維持で良いのかと言われてしまうと、5年間の計画を作り事業を行っていくので、積極性が足りないのではないかとのご指摘だと思うのですが、それはそのとおりだと思います。

改善するための指標の設定として、どうしても達観で決めざるを得ず、なぜ15%を目指すのかと、それならもう0%を目指すべきではかという考え方もあるとは思いますが。

やはり、実績を毎年確認していきたいと思いますが、このアンケートと同じものを毎年はできませんので、最終的に計画の期間の終盤に来たときにアンケートを行うことになると思います。

15%の根拠が難しいという理屈だったのですが、確かに現状維持で良いのかというご指摘はそのとおりだと思いますので、この数値の設定についてはあらためて検討させていただきます。

パブリックコメントまで時間がないので、あらためてそれについて皆さんのご意見をいただくのは難しいかもしれませんが、ご意見頂いた内容を事務局の方で精査しまして、必要であれば修正させていただきたいと思います。

那須原委員

ありがとうございます。やはりこれが一番大事なところですよ。

これを減らそうということで交通計画を作っているわけですから、減らす施策を打った後に、同じで良いという目標は、多分間違っているのかなと思っています。前の15%がどれだけ妥当性があるかということとは分からないですが、是非ともしっかりと、このぐらいになりたいというぐらいの数値を出していただけたらと思います。

木内会長

はい。ほかに何かございますか。

藤井委員お願いします。

藤井委員

はい。今のところの評価の部分もちよっと絡んでくるのですが、今回ご指摘がなかったところで、62ページの下段のところの、デマンド交通のところです。

「デマンド交通の利用意向は一定数存在」というキーワードがあって、「10年後は利用するかもしれない」の47.9%まで点線で囲まれています。

こちらについて、50ページを見てみると、「⑤新しい移動手段の導入」の1行目では、「10年後は利用するかもしれない」の回答が47.9%と最も多く、次いで「すぐにでも利用する」が17%となっており、利用ニーズは一定数あるものの、現段階の導入は採算性を見込むのは難しいと推定されると、ここではきちんと書かれています。

そこで、62ページにまた戻って、「10年後は利用するかもしれない」ということは、今回の計画は令和6年から5年間の計画なので、「10年後は利用する」という層まで点線に入れて一緒に考えてしまうというのは、この計画の期間中の問題とは全然意味が違ってくるので、そう考えると、この点線の位置を変える必要があるだろうと思います。

先ほどの50ページのところでは、導入の採算性を見込むのは難しいと言っているのだけれども、この62ページの本文で、「デマンド交通等の補完的な移動手段の導入検討が必要」というキーワードが入ります。

さらに、79ページでは、「新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現」の項目で「デマンド交通等、新たな交通手段の導入検討地域」を「1地域」と言っているのので、デマンド交通を1つ検討するというのを、この5年の中で考えていると読み取れてしまうということになるので、どっちなのだろうかと思えます。

やるかやらないかと言ったところの統一性を少しとっていただく方がよろしいと思います。

検討地域ということで、将来的には10年後を目指すと、やはり必要性があるということを経務局として考えて、次の計画のときに候補地となるようなところを選出する程度のイメージであるのであれば、そういう方向のことを書けば良いですし、あるいは本当に地域の中の17%といったところの、利用意向が少ないけれども、本当に困っている人たちがいるのでそこはやはり先行的に考えるといったところの思いを経務局が持つのであれば、そういう書き方をすれば良いということです。

いずれも統一感がないので、その辺を調整していただくとありがたいなと思います。以上です。

木内会長

事務局、何かお答えありますか。

事務局

はい。確かにご指摘のとおりです。

アンケート結果の内容では、すぐにデマンド利用する方は少ない数値になっており、導入を図ったとしても利用者数が見込めるのかというのはかなり不透明な状況だと思います。

ただ、利用ニーズというのも大事なのですが、八千代市の方で北部地域の拠点として阿蘇のカルチャータウン地区を設定していて、路線バスの本数などの部分で南部から北部へのルートが少なくなっているというような事実はあると認識しております。

そういった路線バスの状況とニーズというところのどちらをどう優先していくのかというのは、難しいところだとは思っています。

八千代市としては、今おっしゃっていたようなデマンドを即座に導入というわけではなく、アンケートの内容もまだ概要を書いただけであり、デマンドの具体的な細かい内容までは書かない形でのアンケートでしたので、もう少し地元の方の北部地域の方のご意見等も聞いて掘り下げた形で、ニーズを捉えてから具体的に導入可能なのかということを検討していきたいと考えております。

その上で、今ご指摘あったアンケートの内容と、やろうとしている事業の部分の整合性が若干とれてないというご指摘については、修正を検討していきたいと考えております。

八千代市としては、デマンドが必要であれば、地元の方にどういう形態ができるのかというようなところをいくつかパターンで提示し、その上でそういうものであれば使いたいというような話が出てくるようであれば、前向きに検討はしたいと考えております。

あとは、収支については、どの地域でもデマンド交通を導入しても、収支がなかなかとれないという現実はあると思いますので、そういった側面と、人数的には多くないかもしれないですが、実際に困っている方をどう救っていけば良いのか、というバランスになってくると思っておりますので、その辺を慎重に検討しながら事業を進めていきたいと思っております。

表現については修正を検討したいと思っております。以上です。

藤井委員

はい。よく分かったような、分からないような感じがするのですが、最低限62ページのところは、この点線は17.0のところ、私は止めておくべきだと思います。

今お話があったように、デマンド交通というのは万能の手段にはならないというのがまず1つです。

ただし、定時定路線型が成り立たないといったところの地域は、やはりこうい

った交通手段のモードも組合せた形で検討することが大事だと、そういうことであれば統一感が必要です。

前のところで「採算性を見込むのは難しい」と書いてあると、採算性が見込めないところはある意味こういった交通モードは検討しませんという趣旨にとられてしまうので、定時定路線が成り立たない地域においては、やはりこの地域のニーズに沿った形のもの、きちんと定着できるかどうかも含めて、デマンド交通なり新たな交通モードでしっかりと次の5年の中に考えますといったところを八千代市さんの考え方としてきちんと入れておくべきだと思います。

そうしておかないと、どっちつかずの検討になってきてしまうという印象がありますので、北と南で交通モードの考え方は違うということを示すことがあっても良いと思います。これはコメントです。

木内会長

はい。ありがとうございました。その他にございますか。

岡本委員。

岡本委員

はい。私の方から1つだけ意見です。

那須原委員の発言に対して、強く同意であるという意味を兼ねて言います。

79ページの「移動困難者の割合が20.9%以下」というところについては、やはり今回64ページで語られている、方針（目標）「1 不便を感じず多方面にアクセスでき、安心できる公共交通ネットワークを目指します」と、一番最初に明確にうたっているわけですから、そこと直接リンクすると思います。

先程、藤井先生のお話で意を新たにしたのですが、ここが大目標であって、それに基づいて北側にデマンドが必要なのかどうなのかという全てが関連してリンクする話です。

利用者の、いわゆる個々の困っている人を改善することが最優先であるというところの意思を込める意味でも、ここのところの数字は理由がある数字、且つ、行政ではやってはいけないのかもしれませんが、比較的挑戦的なチャレンジを示す数字にすることによって、何が必要なのかといったところの意思が込められるのではないかなというふうに思っています。

逆に、藤井先生のおっしゃる部分もあり、何が大事なのかということが、やはり、ふんわりとしてしまう中で、強弱をつけるところを頑張っていただきたいと思っています。以上です。

木内会長

はい、ありがとうございました。

藤井委員

今、私の話でという話があったのですが、他の自治体でもやはりこのアンケートにある「困っている人の割合を減らそう」という内容が出てきます。

ただ、今ご指摘のあった64ページの1番目のところで、赤字で追加された項目について、特に直近の問題であるバスの運転士さん、タクシーの運転士さんの減少については、どうしても2024年度の運行の労働規則は厳しくなってきたており、定時定路線・運行便数の減少に繋がり、非常に大きく効いてきています。

そうすることによって、サービスレベルが総じて下がる。これをやむを得ないという形で、他の自治体も全部、追従型と良いますか認知型で認めていくしかない状況下に今置かれています。

そういった中で、サービスレベルというのをどう考えたら良いのだろうか、今回のアンケートで見ると、「運行本数を増やしてほしい」という声が非常に多いです。

これは、アンケートをやれば大体どこでも出てくるのですが、こういう状況を認知した上でも、まだ運行便数が欲しいという声が上がっている。

これはやはり現実と非常に乖離がある。乖離がある状況の中で目標を設定するというのは難しさが非常にあります。

先程15%といったところ、これを応援するつもりは別にはないのですが、目標を高く設定することは可能なのだけれども、それが現実感を持って実現できる数値かという、今はどの自治体さんも明確な数字として目標値を高めることができません。

現状では、下げないという努力をせざるを得ないといったところがあり、そういうところを考えると、事務局でも後ほど、この20.9%の表現の仕方を考えると言っていました、やはり、それほど高い設定ができないのではないかと私は考えています。

ただし、北部地域の方たちの移動困難の方がいらっしゃることは間違いないので、そういったことに対して、「きちんと市は目を向けています」ということの表記だけはきちんとした上で、常にそこに向かっていく姿勢を持ちましょう。

ただし、交通のインフラを支えているその基盤といったところが、今非常に脆弱になってきています。何とか他のいろいろな交通モードで支え合う仕組みを、新しいものも含めながら検討していきたいというのが、今の事務局の考え方なので、そのパーセンテージをどこまで見込むかといったところは、少しまだ曖昧性を持っていても仕方がないかなという気はしています。

思いだけは伝えましょうといったところを、是非、この時期の計画として組んでいかないといけないという気はしています。そこだけ少し皆さんも汲んで頂けるとありがたいかなと思います。

はい。以上でございます。

木内会長

はい。ありがとうございました。

はい。岡本委員どうぞ。

岡本委員

藤井先生，ありがとうございました。

私も少し不勉強だったところがあったかもしれません。

今，お話にあったようなことを考えると，この目標を書く上では，これは結局大きく見られる話ですから，もし同じ表現にしなければならないとしたら，それなりの説明を書いていただき，目指しているところはここだといったところをちゃんと出していただくことにより，理解度が得られるのかなと思います。

ただ，物事は数字で見ると明確なので，やはり同じというところがあるのは，市民として納得がいかないというところもあるので，そこは判断が難しいかとは思いますが，もし万が一，これと同じ書き方をしなければならないのであれば，今藤井先生がおっしゃったところも含めて，背景的なところを分かりやすく書いていただくことが必要だと思います。

私は北部の人間なので，変わらないのだなと思うところも，実をいうと，個人としてはあります。

結局，変わらないということは，もしかしたら，全然，改善されないのではないかということなのです。逆に言うと，この話をお伺いしながら，那須原委員の話を聞き，意を新たにしたところもあります。

計画が上手くいかなかったらということではなく，計画を持つことにより，やる気が市民にどう伝わるか，やる気度が伝わるというところは必要であると思いますので，是非よろしくお願ひしたいと思います。

いろいろご面倒をおかけしてすみません。

ありがとうございます。よろしくお願ひします。

木内会長

はい。ありがとうございました。

先ほど，那須原委員，そして岡本委員，藤井委員からいただきましたお話について，どう表記するかということだと思います。

目標設定値を今回設定しました。ただ，それではまだ不安を感じられる市民の皆さんがいるかもしれません。語弊といいますか，もやもやした気持ちを解くために，例えばその方針のところや各事業のところでもう少し書き込みを入れられるのであれば，そういった思いを，少し書き込むのもありかなと思います。そこはまた検討ということでもよろしくお願ひします。

ほかに何かございますか。

はい。成田委員。

成田委員

はい。どうもありがとうございます。

千葉県バス協会の委員の成田と言います。今日、素案を拝見いたしまして、非常によくまとまっているなと思っております。

私は前回会議に出なかったのですが、内容が前回と被っていたら申し訳ないのですが、拝見させて頂いた中で2点ほどお伺いできればなと思っています。

ページで言うと6ページになります。

今日、修正した意見のご説明の中で、八千代市の将来人口が令和11年をピークに迎え、その後は減少が見込まれるということでした。

一番増えたときで20万9千人が、令和42年には18万4千人と減っているグラフがあり、これを見ると、人口がこれからどんどん減っていくということが、八千代市の人口ビジョンの中で出ています。

この公共交通計画の素案の策定というのは、一年近くかけて行ってきましたが、この辺の人口が大幅に減少と良いますか、18万というところに向かっていく。

作業中からこういう情報があり、現在のこの計画になったのだと思いますが、この人口減少というのが、いわゆる想定どおりのビジョンだったのかどうか。

公共交通計画は、人口と非常に密接に関連すると思うのです。

この辺の話について、事務局の方の想像よりも人口減少が進んでいたのかどうかという点を、別にこれは書き込まなくても良いのですが、この会議の中で、少しお話をお伺いできればありがたいです。これがまず一点目です。

2点目は質問になりますが、可能であれば、バス事業にとって大変ありがたい話でもあるので、コメントして確認したいと思います。

今、人口がどんどん減っていく将来ビジョンもある中で、これからも八千代市内の路線バスは続けていくということであれば、ある程度の維持確保はやりますが、その点で63ページでも、「路線バスの利用者を増やすための効果的な利用促進策」のところで、点線で囲われており、吹き出しでも「乗継利便性の強化が利用促進につながる」との回答」とあり、大変多くの市民の方が乗継に関する部分について、認識度が高いということが伺えます。

そこでですが、69ページをご覧いただくと、「既存バス路線の維持及び利用促進」と、ここにも利用促進が出ています。

このように、利用促進していただくのは大変ありがたいのですが、私も県内のほとんどの公共交通会議に出っていますが、その中で八千代市さんのこの会議について、鉄道関係の方の参加が実は無いというのが、この市の公共交通会議の今の状況かと思っています。

実施主体として、この69ページを見ますと、「八千代市と路線バス事業者」となっており、市と事業者で乗継に関する様々な施策の提案や企画調整を行うとしています。

これは今までもやっておりますしこれからもやっていますが、この部分を見ますと、バスだけの乗継よりも、乗継拠点は駅ということがあります。

今回の中でも変更がありましたが、バスに乗るお客様というのは、鉄道で来てバスに乗り換えていくという方も多いです。

ここに「鉄道事業者」と書けという委員は今までおりませんでした、「関連事業者」という言葉での記載はほかの事業にもありますし、公共交通事業者等々の、いわゆる市と公共交通事業者と記載しているところもあります。

実施主体については、「市と事業者」または「バス事業者等」や「鉄道」という形でも良いです。

乗継については様々な主体が効果的だと思いますので、ここでの実施主体については少し含みを持たせた表現の方が良いのではないかと考えられます。ここについては意見として述べさせていただきます。

以上2点、よろしく申し上げます。

木内会長

はい。ありがとうございました。

事務局の方から2点、ご回答お願いいたします。

事務局

1点目、人口についてのお話からですが、八千代市の人口ビジョンは一定のタイミングで見直しを担当課で行っているのですが、緑が丘西の影響で想定より人口ピークの年次が少し遅れてきています。

もう少し人口が伸びていくような形に今修正がされているところで、それを今このデータに反映しています。

この交通計画は、基本的には5年間を計画期間として設定しておりますので、その期間においては、八千代市はまだ開発の進展に伴って人口は少しずつですが、それでも増えているような状況にあります。

その中で、公共交通、例えば路線バスがメインになってくると思うのですが、なるべく現状を維持していきたいというようなスタンスで考えております。

さらに将来的な話になってくると、当然どこの自治体もそうだと思うのですが人口は減少していく形になりますので、本格的なそういう時期が近づいてきたら当然それに応じた何らかの施策を考えていかなければいけないと思っております。

現実として、今回の第一次の交通計画においては、市内ではまだ人口は少し増えていく、ピークはまだ先にあるというような想定での内容となっております。

もう一点は、公共交通の利用促進というテーマの中に、鉄道事業者の内容であるとか路線バス以外の事業者の方が主体として入っていないというようなご指摘だったかと思えます。

そちら、ご指摘のとおりだとは思いますが、69ページの事業に関しては、基本的には既存バス路線の維持及び利用促進というふうに入っておりますので、当然バスを使って駅に来る方が多いという事実は理解できるのですが、この項目に鉄道事業者さんというのを入れるのは、直接的な関係性としてはやや薄いのかなと思えます。

68ページで、鉄道の利便性向上というような事業を含んでおりますので、例えば仮の案という形で聞いていただきたいのですが、こちらにそういう既存バスとの連携等も意識するような表現を盛り込むとか、そういった書き方もあるのかなとは少し思いましたので、こちらもご指摘を受けて修正できる部分があればちょっと検討してまいりたいと思えます。

ご指摘として受け止めさせていただきたいと思えます。以上です。

木内会長

はい、成田委員どうぞ。

成田委員

分かりました。人口についてはまだ増えているから、減り出してからまた考えましょうと、第2次計画でやりましょうということで理解しました。

ただ、想定外の人口減少というのは、今まで増えてきた時から急に逆転みたいな形になるという感じですので、フィロソフィーが変わるということでもあるので、少しずつ変わってからやるという、間に合わなくなることもあります。

そういう準備は事前にやっておくことが非常に有効だと思いますので、それについては意見という形で言わせてもらいます。

2点目、私は鉄道事業者を入れろという意見ではなくて、その利用促進に関係する、八千代市と路線バス事業者以外の方も、場合によっては参加できるように、「等」や「関連事業者」とか、いろんな表現がありますけどもそういうものを入れてはどうかという意見でした。

少し誤解があるようですので、この事業に鉄道事業者を入れろということを行っているわけではなく、少し含みを持たせた表現にさせていただくとありがたいのではないかと申すの意見であります。

私からは以上です。これについてのコメントは結構です。

木内会長

はい、ありがとうございました。

ほかに何かございますか。

那須原委員どうぞ。

那須原委員

いろいろとまとめていただいてありがとうございます。

いろいろな話を聞いていて、今まで気づかなかったのですが、方針があつて事業が出ますよね。

これが評価になった途端に、何かこの事業との繋がりが非常によく分からないです。

ある事業はこの評価軸でちゃんと正しく評価されていますけども、ある事業は全く評価されてない。

その評価軸に入れた事業と入れない事業、あるいは、なぜこれを評価軸にしたかというのが分からないという気がしています。事務局の説明の中で、「結節点数を6から7」というのは削除しましたというのは何となく分かったのですが、何を評価軸に選んでいるのかというのが分かりません。

もともとの方針と事業があつて評価軸ができているはずなのですが、つながりが分からないので、そこがない事業はどうやって評価するのかといったときに評価軸が無いです。

この後、アクションプランか何かが出て、そこに明記されるのかどうかは私にはよく分からないのですが、もしも、この評価軸だけで交通計画を評価するのであれば、この事業の方法はどのように行うのかなというのが分からないので、ご説明をお願いしたいです。

木内会長

はい。事務局お願いします。

事務局

評価指標についてのご質問だと思いますが、79ページに出している評価指標が全て各事業と1対1の対応で結びついているというような形になってはいないです。

総合的に、各方針・各目標が進展しているということが分かるようなものということで、この評価指標の方は選択させていただいております。

ただ、ご指摘の各事業の進捗に結びついてない部分もございますので、各事業の進捗はどう管理するのか、というようなことも含んでのご質問だと思います。

計画が策定されましたら、毎年度、交通計画の中で、その年度の各事業についての取組方針のようなものをご説明差し上げ、その上で年度途中になるのか年度末になるのか、その年のどこかの時点で事業内容については会議の中で事務局から報告させていただきます。

その上で個々の進捗について、ご意見なりご指摘をいただいて、それを次年度

以降の内容に反映していくいわゆる PDCA サイクルを回していくということを想定しておりますので、もし、指標にはない部分でその事業の進捗についてご意見ご指摘があれば、そういった際に会議の中でご意見頂ければ、当然、年度途中で内容の見直しというのも可能性としてはあります。

また、そうしない場合でも、次の改定の際に、ということをしていきますので、進捗が遅いのではないかとというようなご指摘があれば、そういった会議の際にご意見頂ければというふうに考えております。

木内会長

はい、那須原委員どうぞ。

那須原委員

それはそれで何となく分かりますが、なぜこの指標を選んだのかということがよくわからないわけです。

例えばコミュニティバスに関しては2つ選んでいますよね。

1つが収支率、1つが財政負担。

タクシーの財政負担額というのはなぜ目標にないのですか、と違和感がありませんか。

金額としたらそっちの方が大きいのに、なぜコミュニティバスには2つの指標があつてそっちはないのか。分かりやすい数値の目標ですからね。

何でこれを選んだのかなというのが、聞いていてよく分かりません。

今言ったように、事業については、それぞれ見ていくというのは分かりましたが、何でこれなのかが分からない。

選びやすいからこれにしたのか、あるいは、目標を達成しないといけないからなのか、潰すための目標設定なのか、と感じたりもするわけです。

変な言い方すればですが、そこだけ説明していただけますか。

なぜこれなのか。

木内会長

説明できますか。

事務局

コミュニティバスに2つの指標を設けているという部分ですが、こちら交通計画の策定に当たっての、国土交通省が作っている国のガイドラインがございまして、その中で公費負担を行って運行している路線については、こういった具体的な収支や負担額について評価指標として定めるのが望ましいというような案内になっています。

なので、そちらの方を基本的には参考にして作っております。八千代市で公費

負担をしているような運行路線というのは、コミュニティバスしか今のところなく、例えば民間のバスであるとか、タクシーの運行状況、負担状況というものもあると思うのですが、直接的に市の方で把握できるのは、公費負担部分になりますので、そのガイドラインにのっとり、コミュニティバスの収支状況等について、指標として載せさせていただいているというような背景がございます。

那須原委員

そうすると国のガイドラインに載っているのだけ載せたのか、または載せやすいのだけ載せたのですか。

事務局

コミュニティバスについてはそうなのですが、その他の部分、例えば上屋やベンチの設置箇所数などは、国のガイドラインで具体的にそこまでは書いていなかったと思います。

我々の方で、事業の成果指標が見えやすいものとして、成果が分かりやすいものという観点で選ばせて頂いた形です。

那須原委員

分かりやすいのでしょうか。

事務局

結果として、例えば場所が増えたというところで、分かりやすいといえば分かりやすいのかなと考えています。

那須原委員

落とし込み感がある。そこをつなげることはできませんか。

聞いていて気づいたが、普通は方針があって、事業があって、その事業の評価をやって、それを年々やる。

事業と目標がなんか違うなど。皆さん納得しているならいいが、僕は違うなど。

事務局

基本的には、なかなか事業との関連性が見出しづらいというようなお話なのですが、こちらとしては方針を捉えるための、市の方で把握できる数値という形では、ある程度必然性があるのかなというふうには考えております。

それぞれの事業として、理想は1対1で対応してということもあり得るのですが、なかなか事業自体も調査研究というような表現にさせていただいているものとかもございまして、具体的な成果として数値として出すことが難しいものも含まれています。

ソフト事業については、なかなかそういう部分もあると思います。評価指標をしっかりと数値で把握して客観的に把握できるものにしなさいというような大前提が国のガイドラインでありますので、そういったものを示せるものという観点で選ばせていただいているということになります。

曖昧な指標というのは作れないので、調査研究の進捗度合いというのを数値で示すというのは難しいという部分もあり、市の方で把握できる数値で、尚且つ、公共交通が少なくとも改善されている状況が分かるものということで、この指標を選ばせていただいていることについてご理解を頂ければと思います。

那須原委員

事業を設定したわけですね。それは市と関連事業者がやることですね。ということは市が関わっている事業ですね。

例えば、求人に関して支援していく、実施するとなっているわけです。そうすると、市がバス事業者と一緒に協力していく。例えば2回、4回行った。それでも運転手が集まらないから毎月行ったとか、それを数値目標にするって変ですか。すごく管理しやすいのでは。回数ですから。数値ですから。

だから、調査研究については難しいのは分かりますが、ただ、実施すると書いてあるのは少なくとも数えられる。なぜそれが評価指標にならないのかなと凄く違和感がある。

その代わりに、やりやすいコミュニティバスなんかはある。それはガイドラインに載っているのが良いのですが。他が何で無いのかなって感じはする。何かおかしいですか。

事務局

ご指摘はそのとおりだと思いますので、事業の成果として具体的な数字で示せるものについては、成果指標の中に盛り込めるのか再度事業見直しを行いまして、今載せているような指標以外の部分でも掲載可能なのか、少し検討させていただきたいと思います。

ただ、どうしても時間的に厳しい部分がございますので、どこまでどう入れられるかというのは、現時点では何とも言えない部分があります。

ご指摘はよく理解できましたので、事業と対応しているような何か具体的な施策、成果として数値で設定できるようなものであれば、成果指標に入れられるかどうかを少し検討させていただきたいと思います。

木内会長

はい、よろしいですか。

実施というものについては、数値化でき、またその数値の妥当性が見いだせればということで、理解いたしました。

ほかに何かございますか。

はい。成田委員どうぞ。

成田委員

千葉県バス協会の委員の成田でございます。

只今、那須原委員のお話の中で、評価指標についてのご質問がありました。

事務局の発言をとめるものではないのですが、参考としてお話ししたいです。

私は、数多くの県内の公共交通計画の策定で委員として出させていただいておりますが、各自治体によって個性がたくさん出る部分があります。

先程、国の示された内容を使っていったという事務局の話がありました。

やはりそれだけだと評価指標というのは、非常に専門的に近くなってきて、利用される市民の方の感覚的には、どこまでやったら良いのかという部分が難しいところがあります。

例えば72ページに「バスの乗り方教室等によるモビリティマネジメントの推進」と、ここに明確に、乗り方教室等を開催し、と書いてあります。

実際に、そういう地域の意見をまとめるためのワークショップや、そういうものを開催する回数を目標として設定している自治体が数多くあります。

他にも、公共交通の満足度調査が入っているアンケートを実施して、その割合を現状では何%だが、事業をやることによって少し上がりましたとか、下がりましたとか、そうして出てきた度合いを目標に入れることもあります。

今回、他市の事例を入れたかどうか分かりませんが、事務局がおっしゃるには、国の定めた最低限入れる目標を入れたということですので、今回八千代市さんは第一次の地域公共交通計画ですし、そういう面では、那須原さんがおっしゃるとおり、明確に目標の達成度合いが分かる部分も必要かと思えます。

アウトカム、インカムは大学の先生がよく使う言葉ですが、最終的にくる目標値に加え、今やるべきこと、いわゆるその市民なり、事業者なり、自治体の市がやるべき内容を追加して入れていくということも、大事だと思います。

これから先、公共交通はずっと続いていきますから、そういう意見が重要だと思いますので参考として入れさせていただきました。

その上で、今回は第一次計画ということで、82ページにありますように、評価スケジュールでは全てこの令和10年度に一斉にやりますと示されており、それまで進んでいきます。

今回が第一次ですから、この資料の修正を求めるものではありませんが、中間で立ち止まり、今どのような状況かというのを公共交通会議に報告していく必要があると思います。

令和10年度になり、慌てて次の計画を5年間いっぺんにやるというのは難しいと思います。

ここに丸をつけるということではありませんし、アンケートをやれとかいうわけでもないですが、ただ中間評価が必要なのではないかというのは意見として述べさせていただきます。

これについて事務局で何かお考えがあれば伺いたいと思いますので、お願いいたします。

木内会長

事務局の方で何かありますか。

事務局

評価スケジュールについてですが、現時点では中間年度にあらためて総括的なことをするという想定にはなっていないと思いますが、毎年度、当然実施事業の評価というのは会議の中で行います。

その中で、そういった部分をお示しするという想定だったのですが、確かに最終年度の令和10年度に全て一気に総括してというのは、なかなか作業的にも大変になる部分あるかと思っておりますので、中間年度で、その時点での中間報告というのを行うかどうかということについては、前向きに検討させていただきたいと思っております。

木内会長

そのくだりは、80ページ以降の進行管理の部分で、恐らくこの会議を毎年やられる予定になっていますね。

そこで、各々の事業について、恐らく実施状況等の話をされると思っておりますので、進行管理は毎年やられるということです。

適宜、事業の見直しもあるということを含みでこちらに記載してありますので、その辺をご理解頂ければと思います。

ほかに何かございましょうか。

はい。谷村委員どうぞお願いします。

谷村委員

評価の中に、2027年度までにバス待ちの環境整備ということで、駅前広場の上屋やベンチを新規設置と書いてございます。

これは3箇所ということですが、駅前となっており特定されていますが、バスの停留所まで300m、そして駅まで800mとなっており、市民のほとんどが利用できるということになっているのですが、実際バスの停留所は皆さんも知っておられると思うのですが、ほとんど案内も何もありません。真っ暗です。ですので、そういったものについてどう考えているのでしょうか。

今は、やはり上屋もベンチも必要だろうと思いますが、昨今では電照設備で行き先、待ち時間の案内も出ております。

結構いろいろなところに出ていますが、そういったものについての計画もあっても良いのではないかなと少し考えているのですが、事務局の方はどうふうに考えておられるか、お伺いしたいと思います。

木内会長

事務局お願いします。

事務局

はい。

バス待ち施設の整備ということですが、73ページの事業4の①のところでも、事業の修正についての部分で説明させて頂いたのですが、当然、今おっしゃったような、ほとんどのバス停にベンチというものが設置されておらず、上屋も設置されていない状況になっているかと思えます。

ただ、ベンチを置くにしても歩道の幅との兼ね合い等もございますので、なかなか全ての部分に物理的に設置するのができるかという、難しい部分もあるかと思えます。

誰が実施主体として整備していくのかということも、問題になってくると思えます。

維持管理の問題もございますので、そういった部分は、従来から可能な部分については、バス事業者の方々とご相談させていただいて、必要かつ可能であれば設置をしていくというお話はさせていただいているのですが、なかなか難しく、増えていかないという部分はあるかと思えます。

まずは、駅前広場に関して、利用者の方も多く具体的に要望等を頂くことも多いので、計画の事業としてはまず駅前広場の整備をやらせていただき、後は並行して一般のバス停についての整備については、バス事業者さんと引き続きご相談をさせていただければと思います。

その中で、できる部分があれば、検討していきたいと考えておりますので、そういった形でご理解頂ければと思います。

木内会長

谷村委員、大丈夫ですか。

はい。ありがとうございました。

ほかに何かございますか。

ほかに質問等がございませんので、ここで終わりにしたいと思います。

では事務局の方は、本日、委員の皆様から頂いた意見等を参考に引き続き計画の策定を進めてください。

最後、全体を通してのご意見、ご質問、または議題以外のお話でも、何かご意見等、あるいはご報告があればお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

はい。成田委員どうぞ。

成田委員

千葉県バス協会の委員の成田と申します。

冒頭の説明で、今日の会議が終わりましたら賛否をとり、パブリックコメントを行うというご説明がありました。

パブリックコメントはどのように行われていくのでしょうか。

本日、出席または欠席の委員にも、こういう内容でパブリックコメントをします、という事がどういう形でご案内があるのでしょうか。また、パブリックコメントはいつ、何週間ぐらい行うのか。その後はこの会議は開催されず、決定して発表されるのか。

その辺について、今年度は、まだあと3か月ありますから、大まかなスケジュール感をお示し頂くとありがたいです。

木内会長

はい。事務局の方から、パブリックコメントを含めた今後の段取り、スケジュールをお願いします。

事務局

今後のスケジュールにつきましては、本日の議論を踏まえまして素案の内容を確定させていただきます。

その際に文言等の修正につきましては、事務局の方に一任頂ければと思っております。

確定した素案につきましては、来年の1月9日から2月8日の1か月間、パブリックコメントを実施する予定となっております。

その後、それを踏まえまして計画の原案を作成し、令和6年3月14日を予定しておりますが、次回の会議で皆様の方に原案の内容をご確認いただきたいと考えております。

また日程が近づきましたら、次回の会議の開催の通知の方もさせていただきますので、よろしく願いいたします。

木内会長

はい。ということは、パブリックコメントは、皆さんにお示ししたこの素案の

ままいくということで、パブリックコメントで頂いた意見にプラスして、今日いろいろ頂いた意見を加味したものが、後ほど出てくるということですね。

それは委員の皆さんにまたお示しでき、それをもって、最後の会議に臨むというような感じですかね。

それとも、今日の意見を踏まえて変わる可能性があれば、変えた上でパブリックコメントを行うということでしょうか。

事務局

今日、いろいろな意見をいただきましたので、全ての反映が間に合うかというところと難しい部分もあるのですが、反映が間に合うものに関しては反映して、パブリックコメントを行わせていただきたいと思います。

基本的には、今ご説明したとおり、いえ、今日の意見を反映した上で、パブリックコメントを実施するという形でお願いします。

木内会長

なるほど。パブコメの前に、今日の意見を反映したものを皆さんにお示しするという事はないのでしょうか。

成田委員

事務局に一任でよろしいのではないのでしょうか。

今、パブリックコメントをいつからやるのかは聞きましたので、webサイトで見てみます。

反映内容を全部送るのは大変でしょうから、webサイトのアドレスについては知りたいです。

事務局

はい。市のホームページで掲示いたしますので、そちらのご案内の方はさせていただきますと思います。

成田委員

事務局に一任ということでよさそうですね。

木内会長

その辺はいかがでしょうか。今日頂いた意見を、事務局に一任ということでもよろしいですか。

一同異議なし

木内会長

分かりましたありがとうございます。
ほかに事務局何かありますか。
大丈夫ですか。

では、ほかに報告事項等のご意見ございませんか。
はい。高橋委員。

高橋委員

千葉運輸支局の高橋と申します。情報提供をさせていただきます。

12月5日に輸送担当の方でプレスリリースをしたのですが、「ドライバーの仕事には魅力があります」ということで、千葉県さんも今周知されていると思いますが、皆さん御存じのとおり、バス、タクシー、トラックというのは運転士不足というのが近々の課題でして、なかなか印象が良い内容でメディアに取り上げられることも少ないです。

皆さんの会議の中でも出ていましたが、やはり運転士不足や整備不足というようなお話を伺い、我々もそういった問題というのは重々認識しております。

ドライバーとして働くというのはこういう良いことがありますということで、千葉運輸支局のプレスをリリースしていますので、もし時間ありましたら、是非ご覧になっていただきたく思います。

今、お話にもあるとおり、公共交通事業者はかなり大変で、新型コロナウイルス感染拡大を受けまして、非常に厳しい状況でございますので、皆さんマイカーも便利かもしれませんが、是非とも気軽に公共交通を利用していただいで、守っていただければ大変ありがたいなと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

ありがとうございました。

木内会長

どうもありがとうございました。
連絡事項、何かありますか。

事務局

先程、申し上げましたが、次回の会議を、3月14日を予定しております。

その会議の開催通知は事前に送らせていただきますが、先程お話し頂いたパブリックコメントの実施後になりますので、そちらの市民からのご意見等についても、まとめたものを資料と一緒に送らせていただきますので、ご確認をお願いしたいと思います。以上でございます。

木内会長

はい、ありがとうございました。

それでは、これを持ちまして、令和5年度第3回八千代市地域公共交通会議を終了させていただきます。皆様お疲れ様でございました。