

令和6年度 第2回 八千代市地域公共交通会議議事録

会議名	令和6年度 第2回 八千代市地域公共交通会議
日時	令和7年1月27日(月) 午前10時00分から午前11時40分まで
会場	八千代市役所 別館第1・2会議室
議題	(1) 八千代市地域公共交通会議設置要綱の改正及び運賃協議分科会設置要領の制定について【協議事項】 (2) 北部エリアにおける補完的移動手段の検討に係る方向性について【協議事項】 (3) 北部エリア補完的交通検討分科会設置要領の制定について【協議事項】 (4) 高齢者等外出支援事業の拡充について【協議事項】 (5) 実施事業の取組状況について【報告事項】
出席者	【委員】 木内委員(会長), 藤井委員(副会長), 渡辺氏(三浦委員代理), 窪田委員, 荒巻氏(太田委員代理), 小川委員, 成田委員, 岡本委員, 芦田委員, 高橋委員, 谷口氏(伊藤委員代理), 南氏(伊藤委員代理), 横山委員, 細谷委員, 加藤委員, 山本委員 【事務局】 (都市整備部) 高宮理事, 若林次長, 佐藤次長 (都市計画課) 平野課長, 山形副主幹, 岡田主任主事, 木暮主事 (長寿支援課) 井上課長, 櫻井副主幹
公開・非公開	公開
傍聴者	1名
議事	以下のとおり

—開会—

木内会長

定刻になりましたので会議を開始させていただきます。

本日はご多忙のところ、令和6年度第2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。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。

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の規定により、私が会長として会議の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

—一定足数の報告—

はじめに、委員の出席状況ですが、私を含めて、本日は20名中16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、本日の会議は成立となります。

次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、事務局をお願いします。

事務局

都市計画課長の平野でございます。

本会議の事務局長を務めさせていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼させていただきます。

それでは事務局の紹介を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きまして、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。

また、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ください。

なお、会議録作成のため、本会議は録音させていただきます。

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。

会議の傍聴に当たりましては、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ようお願いいたします。

—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 各議題説明資料一式
- 資料 2 八千代市地域公共交通会議設置要綱（改正案）
- 資料 3 八千代市地域公共交通会議設置要綱（新旧対照表）
- 資料 4 運賃協議分科会設置要領（案）
- 資料 5 北部エリア補完的交通検討分科会設置要領（案）

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。

—議事録署名人の指名—

木内会長

本会議の会議運営規程，第五条第 2 項の規定により，議事録署名人の指名でございますが，今回は岡本委員，小川委員を指名させていただきます。
どうぞよろしくお願いいたします。

—会議—

木内会長

本日の議題は協議事項 4 点と報告事項 1 点でございます。
まず事務局から議題 1 について説明をお願いいたします。

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，よろしくお願いいたします。

それでは，担当から議題①「八千代市地域公共交通会議設置要綱の改正及び運賃協議分科会設置要領の制定」についてご説明させていただきます。

事務局

都市計画課の岡田と申します。

私から，議題①「八千代市地域公共交通会議設置要綱の改正及び運賃協議分科会設置要領の制定」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，議題①説明資料の 1 ページをご覧ください。

一般乗合旅客自動車運送事業について，協議運賃制度を活用する場合，従来は

地域公共交通会議で協議することとなっております。

しかしながら、令和5年10月の道路運送法改正・適用に伴い、協議運賃制度を活用する場合は、あらかじめ住民等の利害関係者の意見を聴取したうえで、分科会等の新たな協議会で協議を行うこととなりました。

このことに対する本市の対応といたしましては、地域公共交通会議では、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃以外の運行等に係る協議を行い、運賃につきましては、新たに設置予定の運賃協議分科会で協議を行いたいと考えております。

つきましては、今回の議題としまして、既存の「八千代市地域公共交通会議設置要綱」に「分科会を設置できる」規定を追加し、併せて、新たに「運賃協議分科会設置要領」を制定したいとするものでございます。

次に2ページをご覧ください。

こちらは、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を整理した表となっております。一般的な路線バスの運賃については、上限運賃が原則となっており、事業者の能率的な経営の元における適正な原価に適正な利潤を加えたものであるが、国によって審査され、認可が行われるものとなっております。

次に3ページをご覧ください。

こちらは従来の協議運賃の説明と、一般的な運用事例となっております。協議運賃とは、乗合バス事業者は旅客の運賃及び料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければなりません。運賃について地域公共交通会議で協議が調ったときは、上限運賃の認可を受けることなく、届け出にて足りる制度となります。

本市の事例ではございませんが、協議運賃制度の運用事例としましては、コミュニティバス等の運賃設定で活用される場合や路線維持のために、沿線地域の理解を得て、協議運賃により値上げを行うといった例がございます。

次に4ページをご覧ください。

道路運送法の改正内容について、国土交通省の資料を引用しております。協議運賃制度については、協議を行う構成員の中に複数の一般乗合旅客自動車運送事業者がいる状態で運賃について協議すること自体が、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないように、運賃等を定めようとする事業者のみが協議に参加することにしたものです。

また、運賃協議の前に住民、利用者、その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることとなっております。

次に5ページをご覧ください。

こちらにも国土交通省の資料を引用しており、運賃協議会の開催方法や住民、利

用者その他利害関係者の意見を反映するための措置についてのガイドラインとなっております。

本市においては、運賃協議会の設置方法について、地域公共交通会議設置要綱に分科会を設けることができる規定を設け、運賃協議分科会設置要領を別途定めることとしたいと考えております。

現時点では想定しておりませんが、例えば、隣接市に跨るバス路線で運賃協議の必要性が生じた場合は、関係自治体と連携した運賃協議分科会の設置等が必要となります。

また、住民等の意見を反映させるための措置については、市広報誌や市ホームページへの意見募集の掲載を想定しております。いただいた意見については、運賃協議分科会の会議資料としてとりまとめて提供し、委員の皆様の参考としていただく想定でおります。

次に6ページをご覧ください。

こちらは、地域公共交通会議設置要綱の改正ポイントとして、「分科会をおくことができる」規定を設けるものとしております。

ここで一点、資料の訂正をさせていただきたいのですが、下の補足の部分をご覧ください。第2条(4)「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項」について、「等」の文言を追加させていただき、「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項」とさせていただきたいと考えております。

こちらの修正については、地域公共交通会議での協議事項について、今後、現時点では想定していない協議事項が発生する可能性もあることから、「等」を入れることでそうした事態にも対応できるようにしたいとするものでございます。

次に7ページをご覧ください。

「運賃協議分科会設置要領」制定のポイントとしまして、国の規程を参考に設定した構成委員となります。

まず、(1)八千代市長又はその指名する者ですが、実際は市の職員を想定しております。(2)協議の対象となる運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者、(3)千葉運輸支局の職員、(4)住民の意見を代表する者、これら四者となっております。

また、運賃協議分科会での協議結果は、地域公共交通会議に報告することとしております。

次に8ページをご覧ください。

こちらは、運賃協議のイメージ図となっておりますので、流れをご説明させていただきます。

まず、運賃に係る協議の必要性が発生したとします。

その場合、市が広報誌やホームページに意見募集の掲載を行います。事前に、運賃協議分科会を設置すること及び意見募集することを地域公共交通会議の委員にお知らせいたします。

次に、運賃協議分科会が設置されましたら、各委員においては、住民や利用者等の利害関係者からの意見を参考にしながら協議を行います。

その後、分科会での協議結果については地域公共交通会議に報告し、協議が調った場合は、その証明書を発行。事業者が国土交通省への届け出や住民への周知等を行い、運賃設定・改定の実施という流れとなります。

設置要綱の改正案全文及び新旧対照表、運賃協議分科会の設置要領全文も資料としてお配りしておりますので、ご確認いただければと思います。

議題①の説明は以上となります。

木内会長

ただいま事務局から説明がございました議題 1 について、ご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。

成田委員、お願いします。

成田委員

一般社団法人千葉県バス協会、委員の成田でございます。

ただいまの説明を十分理解した上で、少し発言させていただきます。

まず、今回の道路運送法改正に基づく運賃協議に関して、国のこうした法律改正に基づいて速やかに対応することは非常に重要なことだと思っております。

その上で、ちょっと確認のために意見をさせていただきたいと思いますが、資料で言いますと 4 ページです。

これは道路運送法の改正の資料の中で、今回、この 4 ページのスライドで言及されている内容がありました。

令和 5 年 10 月 1 日以降ということで、ちょっと字が小さいのですがけれども、今回、事務局の説明では、利害関係者について、住民の方を中心としたご説明だったのですが、この道路運送法 9 条 5 項の概要の中で、住民、利用者、その他利害関係者の意見を反映することが示されています。その上のところに地域住民へのアンケート調査、その次に事業者や事業者団体へのヒアリングの実施が求められており、これは国土交通省の資料を引用したものです。

今回その次の 5 ページを見ますと、八千代市においては運賃協議が、市政広報誌、住民利用者、利害関係者ということで、括弧書きで括られた部分があり、こちらが赤いところであります。

バス協会といたしますと、運賃についてはいわゆる市のコミュニティバスと同じように、民間のバス会社が路線定期運行しているわけですので、運賃の制定形態によっては非常に大きな影響を受けるものであります。こうした運賃協議会は、制定しようとする事業者のみが参加できるというものになっておりますので、あらかじめこうした市政の広報等に際しては、市内のバス事業者にも調査、いわゆるヒアリング等を行っていただき、その上で協議をしていただくようお願いできればと思っております。

私からは以上です。

木内会長

事務局、コメントございますか。

事務局

今いただきましたご意見をもとに取り組んで参りたいと思います。

木内会長

ありがとうございます。追加で私から確認なのですが、この分科会のメンバーについて、具体的に教えて下さい。

公共交通会議のメンバーから選ぶのか、それ以外にも広く範囲を広げて募集なのか、指名なのか。

また、開催する時期、いつごろ開催する予定があるのか。開催する場合はいつまでにはメンバーを決めなきゃいけないのか。見通しがあれば、説明をお願いします。

事務局

はい。利害関係者、利用者及び住民というところにつきましては、現時点での想定では、交通会議の市民委員の方に、住民代表ということで、委員としてお願いできないかと考えております。

その上で、近々その分科会の開催予定があるのかということなのですが、現時点では、対象となるような案件は、事業者からはいただいておりますし、コミュニティバスの方も運賃改定というのは現時点では予定しておりませんので、今のところ想定はございません。

ただ、今後、何か新たな新規交通を立ち上げるというようなお話になると、当然その運賃も考えていかなければいけないので、場合に応じて、この分科会を設置するというようなことを想定しております。

以上です。

木内会長

他にご質問等がありますでしょうか。

ないようでしたら「議題①八千代市地域公共交通会議設置要綱の改正及び運賃協議分科会設置要領の制定について」、委員の皆さまにお諮りいたします。

それでは、承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。

過半数以上の賛成をいただきましたので、こちらの内容で承認とさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。

事務局より議題②について説明願います。

事務局

都市計画課の山形と申します。

私から、議題②「北部エリアにおける補完的移動手段の検討に係る方向性」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。

それでは議題②説明資料の１ページをご覧ください。

この資料は、地域公共交通計画の「実施事業８①北部エリアにおける補完的移動手段の検討」を推進するため、地域公共交通会議において議論を進めていくにあたっての市の考え方及び方向性をまとめたものとなっております。

本事業の進め方につきましては、これまでの公共交通施策の整理・分析を行い、交通計画策定時に行ったアンケート調査等をふまえて補完的交通の具体的な試案を事務局で作成したいと考えておりましたが、今年度、試案作成にあたって、様々な事業者等への聞き取り調査を行ったところ、多様なご意見をいただいたことから、まずは今回、北部エリアにおける現状と補完的移動手段導入の目的を整理し、検討にあたっての基本的な方針等をお示しするものです。

それでは資料の２ページをご覧ください。

「１.北部エリアの現状と補完的移動手段導入の目的」の

「①市内人口と高齢化率」となっております。

資料左の地図の中で、青く色をつけてあるエリアを北部エリアとしておりますが、人口としては、真ん中の円グラフのとおり、令和６年９月３０日時点で１４,４２３人となっており、人口割合としては低くなっていますが、高齢化率は３５.６％となっており、全体を上回っています。

続きまして資料の３ページをご覧ください。

北部エリアでは、鉄道駅から半径８００ｍ、バス停から３００ｍ圏外の公共交通空白地域にお住まいの方の割合が３８.１％となっており、市内全域での８.７％を上回っています。

続きまして資料の４ページをご覧ください。

こちらは交通計画策定時に行ったアンケート調査において、買い物・通院時に「自分で車を運転」と答えた方の割合ですが、北部にお住まいの方は「自分

で車を運転」と回答した方の割合が買い物・通院時ともに高くなっています。

続きまして5ページをご覧ください。

こちらは同じくアンケート調査において、運転免許を保有する方に向けた設問で「運転に苦痛・不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため運転を続けている」と回答した方の割合が、北部エリアにおいては高い結果となっています。

続きまして、6ページをご覧ください。

こちらは、交通計画策定時に行った北部エリアにお住いの方向けのアンケート調査で新規公共交通の導入意向を尋ねたところ、すぐにでも利用すると回答した方が、コミュニティバスでは30.9%、デマンド交通では17.0%となっており、一定程度新規公共交通の導入を望む方がいることが見て取れます。

7ページをご覧ください。

以上の状況をふまえて、補完的移動手段導入の目的をまとめますと、「北部エリアで既存公共交通の沿線から離れて暮らす住民や既存公共交通の減便により移動が不便になっている住民のうち、高齢者等の交通弱者を主な対象に、買い物・通院時等の日常的な移動手段を提供することを目的として、既存公共交通との連携を意識した補完的交通の導入を検討する」こととなります。

それでは、8ページをご覧ください。

こちらは検討にあたっての基本的な方針を記載したものとなっております。

左から1つ目として、アンケート結果等をふまえても、利用者数を事前に把握することは困難であることから、実証実験を視野に入れた検証を行います。

2つ目として、北部と南部を結ぶバス路線に大きな影響を及ぼさないよう配慮し、既存公共交通との共存と連携を図ります。

3つ目として、持続可能な運行とするため、可能な限り、経費の圧縮に努めます。

4つ目として、事業の継続を判断する指標や目標値については、他自治体の事例・ガイドライン等を参考に設定します。

5つ目として、目標値は段階的な設定とし、短期間での結論は出さないものとします。具体的には3年程度の実証期間を想定します。

以上の5項目を基本的な方針として検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、9ページをご覧ください。

ここからは具体的な手法の検討となります。補完的移動手段の主な手法としては、定時定路線型のいわゆるコミュニティバス、デマンド型の予約型乗合タクシー、タクシー利用料金に対する補助等が考えられます。

10ページをご覧ください。まず定時定路線型のコミュニティバスについて簡単に整理しますと、決まったルートを時刻表に則り運行する公共交通となります。

この手法の良い点としましては、便数にもよりますが、沿線住民にとっての利便性が高いこととなります。

しかし、留意すべき点としましては、複数路線を運行すると経費が高額となること、地域全体をカバーする路線の設定が困難であることなどが想定されます。続きまして、11ページをご覧ください。

デマンド型（予約型乗合タクシー）につきましては、事前予約により乗合で運行するタクシーとなります。

この手法の良い点としましては、集落が分散している北部エリアを面的に対応することが可能であること、エリア外での乗降ポイントを限定することで既存公共交通への影響を少なくできることなどがあります。

また、留意点としましては、予約が必要となることや乗合への抵抗感が予想されること、乗合となることで目的地への最短距離での移動とならないこと、制度への理解を利用者へ浸透させるのに時間がかかること、タクシー事業者の車両借上が想定されるため、一定の固定費が発生することなどがございます。

続きまして、12ページをご覧ください。

タクシー利用料金補助につきましては、デマンド型と同様に北部エリア内及び北部から南部の限定されたポイントへのタクシー利用に対し、タクシー料金に応じた補助を行うものとなっております。

こちらは、利用者数に応じて経費が発生するため、車両借上げ等による固定費が発生しない点が良い点となっております。

しかしその反面、利用者数が伸びた場合、デマンド型の固定費を上回る負担となる可能性があります。

こうした各手法にはそれぞれメリット・デメリットがありますことから、その他の手段の検討も含めて、今後、議論していくこととなります。

続きまして、13ページをご覧ください。

これまで説明してきた方向性につきまして、今回ご承認いただけた場合、今後、補完的交通のあり方等について、より詳細な内容の議論を行うため、「北部エリア補完的交通検討分科会」を設置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。

岡本委員

市民委員の岡本でございます。こういった機会を頂き、いろいろありがとうございます。

北部地域の補完的交通に関しましては、毎年何らかの進歩した形で動いていただきたいと、昨年もお伝えしてきた中で、こういったご提案をいただき、ありがとうございます。

私は市民の立場と地域の自治会長をしている観点から、このページの議題2の9ページについて、ご提案をさせていただきたいと思います。

9 ページはいわゆる、なるべくお金をかけずに地域住民の声を聞きながらやりましょうというところなのですが、この前提とする前に、北部地区、特に睦から北のほうに抜ける地区が、現在レインボーバスに走っていただいていると思います。なので、レインボーバスに、多くの住民の方々が乗って活性化するというのが一番美しい形だと思います。

ですが、私たちが住んでいる大学町では、島田台の交差点と県道 58 号で右折のために発生する 2 つの渋滞があるので、自家用車で裏道を使わないと緑が丘方面に移動ができないというようなことがございます。

今回住民の方から声をいただき、近隣の方に直接話を聞いたり、学校等に聞くと、通常、島田台から八千代緑が丘駅ってバスの乗車時間が大体 17 分ぐらいなのですが、それが、雨の日の朝だと 55 分とか 58 分になってしまいます。

ある 1 ヶ所の右折交差点が、横から入ってくる車の影響もあって渋滞してしまうために、学校関係の方でバスを使えないだとか、高齢で駅に行きたいのだけどトイレが我慢できないっていう声も聞いています。

この会議体でも以前話があったのですが、この交差点に右折レーンができないがために、バスや車が全然動かないって言ったような事例があります。

何が言いたいかというと、具体的な方法の中で一番美しいのは、公共交通である路線バスを使って、緑が丘方面に乗っていただくことだと思います。

ですが現在は、そこが混むため、裏道を通して高齢の方が一生懸命自家用車を使っており、更に渋滞を集中させるようなことになっていることがわかっております。そういった道路事情の問題を 1 回整理することも論点に入れていただければと思っています。

なぜこんな話をするかといいますと、実際の成功事例がこの路線にございまして、当時、私は P T A 会長やっておりました関係で、国道 16 号の島田台の交差点で子供たちの事故が多いため歩道橋を設置する話がありました。

理由としては、車線が分かれていなかった為、すぐ右折ができないからというものでした。

ただし、その時に右折レーンができたおかげで、歩道橋を設置する必要もなく、子供たちの事故もなくなりました。

結局何が言いたいかというと、道路事情や交通事情をしっかりと見極めていただいて、正しく右折レーンなり、対策をして頂ければ、実際 16 号の島田台交差点での成功事例がありますので、他地区から入ってきてここだけ使って右折するという車も使えて、駅に行くのにすごく時間かかるといった問題もクリアしていただくことができる。その上で、次の手という形の方法もあるのではないかと提案です。

この事実はやはり 15 年 20 年、地域の方と関わって、何が問題かっていうヒアリングを私はしてきたのですが、そういった地域の方々の声をふまえて対応いただければ、睦地区の多くの地区が整理できるのではないかなと思っています

す。

その上で、この部分については他にもメリットがあつて、右折で入ってくる車は信号の切り替わりギリギリで右折するために、事故になる可能性が高いのではと思います。

これは警察の方もいらっしゃると思いご説明するのですが、あそこの交差点は、2ヶ所右折できるところがあり非常に危険だと思いますが、右折レーンができれば右折渋滞が減り、公共交通が使いやすくなる。そうすると、自家用車の数も減る。

そうすれば、路線バスの利用者も増えて、右折が危険ではなくなり、交通量も減るので様々なメリットが得られると思います。

本来住んでいる住民の方が、利用しにくいだろうなと思っていたり、学校関係の方々、学生さんがなかなか駅に行けないといった問題をクリアできるよう、道路事情に対して対応して、その計画を市民に周知した上で次の手について検討する。

対象者を絞り込んで手を打つということが一番費用面でも運用面でも最適じゃないかなと思うことを補足させてください。

以上です。

木内会長

はい。岡本委員からご意見いただきました。

いわゆる道路事情の改善といった、視点だと思いますが、これについては、後程出てくる分科会でやるよりも、別途、市で動いている、道路整備プログラムで検討することも可能かと思っておりますので、今後検討させていただければと思います。

他にございますか。窪田委員お願いします。

窪田委員

船橋新京成バスの窪田でございます。

レインボーバスさんではないのですが、ちょっと交通事業者としての立場からお話しします。

北部エリアの方の買い物、通院時の移動に関して、日常的な利用方法について7ページを読んでいます。提供する手段としては買い物と通院が書かれているのですが、南部地域と北部地域も含まれているというところを見ると、市役所だったりとか、駅だったりを結ぶような手段もお考えだろうと思っております。

そうすると路線バスと被ってしまうと思います。

ただ、私が現場の者ではないのであくまでも印象になってしまいましたが、あまり北部地区が儲かっている感じがしないというか、たくさん乗っているような印象はないですし、乗務員も最近は全然集まらないと思います。

退職者が多く、定年退職が多いということもあり、その補充ができないというような状況もあります。

こういった北部エリアで補完的に、もう1つの交通スキームができるということになると、事業者としては肩代わりしていただけるのかと考えてしまいますが、市と住民の方はどの様にお考えになっているのでしょうか。

岡本委員

私の説明が悪かったかもしれないのですが、一番良いのはレインボーバスに乗っていただくというところです。

つまり、あそこの右折問題が解決して、駅に向かうのに運行時間が予測でき、使えるということであれば、それが一番良いと考えています。

現在は、運行時間が読めないのを理由に、バスの定期をやめてしまったという住民もいるので、運行時間が17分なのか1時間なのかは非常に大きな問題と考えております。

その為、一番良いのは、レインボーバスの運行時間が通常通りに戻り、住民がレインボーバスを利用することだと思っております。

自分たちの世代の方々に、バスから自家用車に切り換えたという方もかなりいらっしゃいます。それはすべて、そういった運行時間が全く読めない為に発生しているのです。

ちょっと説明の仕方が誤解を生むようであれば、まずは前提としては路線バスを使えるようにする、それ以外に救えない人たちはどこに住んでいる方々なのか、ということのを的確に把握できれば、レインボーバスのエリアで乗ってくれている人はレインボーバスに乗る。

北部エリアで離れたところで、レインボーバスに乗ることが大変な人は補完的交通で対応するという住み分けはできると思っております。

荒巻氏

レインボーバスの荒巻と申します。

ありがたいご意見ありがとうございます。

私はレインボーバスに転籍となり、まだ半年ですが、岡本委員のおっしゃる通り、雨が降ると運行調整がすごく大変で、例えば、他に乗務員がいればですね、代走なり、遅れている部分の運行を賄えるのですが、現状は乗務員の数が必要な状況です。

毎日予備が1人2人いるわけではないので、そういった中で一生懸命運行を確保させていただいています。

そういった中で、どのバス会社も渋滞っていうのが問題になっていると思います。

渋滞がなければ定時運行できるっていうのは、過去に京成バスの松戸営業所

にいたのですが、松戸営業所の流山街道もすごく混むのですが、外環道路ができたことによって、何ヶ月間かは渋滞がなくなりました。

そういった定時運行ができたときにお客様が増加しました。

ですが、現在はまた渋滞するようになったっていうふうに聞いていて、雨の日は非常に厳しいというところです。

過去にはぐるっと号を担当していた営業所にもいたのですが、利用者の方が少なく現在は一路線のみ運行していると聞いています。

運行本数を増やして対策をするという考え方もあるかもしれませんが、岡本委員が言う通りやっぱり道路の改善というのはすごく必要だと思います。

我々バス事業にとっても、定時運行がやっぱり、お客様にとっての足となりますので、そういった意味でも、木内会長の方からもありましたけども、道路の整備というの、考えて欲しいなっていうのはあります。

以上です。

木内会長

ありがとうございます。

道路整備があつての公共交通というご意見かと思います。

はい、どうぞ事務局。

事務局

いろいろなご意見をいただきありがとうございます。

いくつか論点があったと思いますので、事務局としての見解を述べさせていただきます。まず岡本委員の方からいただいた睦から緑が丘の方に行く県道の渋滞問題がございします。

そこについては現在、千葉県の方で工事を行っていただいております、土木部門を通して確認したところ、右折レーンができる予定と聞いております。時間はかかる話にはなってくると思いますが、右折レーンができる可能性は一応あるということをお話しさせていただきます。

ただ、どうしても数年後という話にはなってしまいますので、この交通計画は5年というスパンで動いている以上、その点についても考慮しなければなりません。

次に、窪田委員からいただいたお話ですが、北部での補完交通を考えるのであれば、北部エリアでの補完的交通が路線バスの代替になるのかどうかというお話だったと思います。

コミュニティバスを張り巡らせて北部から南部に移動させようという話になると、既存のバスがある以上、そういったものと重複してしまい、利用者の方も奪い合いみたいな形になってしまうので、当然それは望ましくないと考えております。

そういった部分については、まず路線バスのお客様を奪わないような形での想定をしています。仮に何かタクシーを活用するというような場合でも、タクシーで北部からどこでも安価で行けるというような設定にしますと、当然バスの利用者と重なってしまいますので、利用できる乗降ポイントはある程度コントロールしていきたいと考えております。詳細についてはこれからお話しする分科会等の中で詰めていくことになるのですが、路線バスと補い合える形でうまく仕組みを作りたいと思っております。

今後の論議するべき課題となってくると思いますので、そのあたりについてもご理解いただければと思います。

私からは以上です。

岡本委員

事業が動いているという話はお伺いしており、それがいつできるのか、どのくらいの規模なのかということ踏まえた上で情報開示や、先ほど会長の方からお話いただいたのですが、それを早められるのであれば、北部地域の補完的交通の考え方の整理も経費のミニマイズができると思います。

その為、一度情報開示をして頂き、住民の方々もモチベーションを上げて、レインボーバスにも一緒に情報を共有していただきながら進められたらと考えています。

松戸などのエリアとは違って、課題が限られているので、そこがクリアになるとスムーズに流れると思います。渋滞がない時間帯は驚くほど早いので。

今回の右折レーンについては、分科会の設置後に、スケジュール感をこまめにいただきながら進めていきたいと考えています。

住民の方々と一緒に考えながら、路線バスに乗ろうよというような啓蒙も、やっていきたいと思いますので、日程感についてはお願いしたいと思います。

以上です。

木内会長

これ事務局の方でも確認いたします。

はい、成田委員どうぞ。

成田委員

私から配布された資料の内容について意見を述べさせていただきたいと思います。

８ページをご覧ください、北部地域における補完的な移動手段を今後検討していくにあたっては、やはりこのような基本方針を定め、皆様のご協力を得ることが非常に重要だと思っております。

その上で、気になった部分について述べさせていただきます。

まず1番目の話ですけれども、ここにある通り、アンケート結果等を踏まえても、利用者数を事前に把握することは困難。その通りでございます。

地域公共交通、特にこのようなバス路線がなかなか成立しない地域においては、お住まいの方が様々な交通手段を実際に利用している中で、新しい交通ができたときに、どの程度使うかというのは、本当に事務局でも手探りの不安の中で行うことだと思います。

ここで私からの意見として言いたいのは、様々な方々が広いエリアで住まわれているので、この実験をいかに行うかということが重要です。

県内の様々な地域で実証実験が多数行われていますが、成功している事例が多いところは、住まれている方がこの実験を作るときに自分たちで育て上げていくのだと意識を持つことが重要です。

すなわち、市民の方の参画がどのように行われたかによって、市民の協力が得られ、結果、実験が成功している事例があります。

今後の検討には自治会長も関わるというお話もありますが、市民の方がどのように関わるかという部分を、この実験の計画を作るときに配慮いただければ、成功の方向に向かうと思います。

それから同じ8ページに、5つの方針があると思いますが、持続可能な運行とするため、可能な限り経費を圧縮すると記載があります。

これは見方によっては、お客様がたくさんご利用いただくために、必要な施設やサービスを提供する話では、利用者が増加するためには、経費の圧縮が先に行われると良くない場合があります。

持続的な輸送については、やはりある程度お客様が増えるような方向であれば、経費の圧縮も少し弾力的に取り扱うことができるのではないかとという点と、乗り物ですのでまず、輸送の安全は最優先に考えるべきだと思います。

経費の圧縮によって運行管理の体制や安全が損なわれることがあってはいけませんので、利用増加と安全確保についてはぜひご配慮いただければと思っています。

それから3点目です。これが最後の話ですが、12ページをご覧いただきたいと思います。

これも実際に県内のいくつかの自治体で行われていますが、タクシーの利用料金補助については、別に否定はしませんが、実際にタクシーの運賃は距離に応じて高くなる仕組みです。たくさん乗るほど運賃が高くなるという制度ですので、タクシーの利用料金の補助は、住まわれている地域から利用される地域まで、乗る距離が長い市民の方は、利用される補助のあり方によって差が出てくる可能性があります。

そのため、タクシー利用料金の補助については、住民の負担する金額がタクシー制度の運賃とうまく調整される必要があると思います。

それから北部地域は広いですから、新しい補完的交通を一度に複数導入して

しまうと、利用者の奪い合いになり、効果検証も難しくなると思いますのでその点については注意が必要だと思います。

私からは意見として述べさせていただきました。以上です。

木内会長

ありがとうございました。

議論が細かくなってきたと感じますが、まさにこれが分科会で論議して、掘り下げていく話かなと思います。

はい、藤井委員お願いします。

藤井委員

今回の分科会の設置についてですが、ようやく八千代市の公共交通計画が枠組みを作って動き出せそうだなと感じてきました。

これまでの経緯を見てみると、かなり市長の思いが強く公共交通会議に反映されて、地区別であったり、また、小型のモビリティを使った形で、いろいろな案が出てくる中で右往左往してきたというのが、これまでの八千代市の公共交通計画の実施、公共交通計画とは呼べないような、アプローチだったなという印象を私個人は他の自治体と比較して持っていました。

そういった中で、公共交通計画という大きな枠組みを策定した中で、具体的その方策を探っていくことが、今回ご提示された 3 つのアプローチについて、もちろん考慮すべきこともあるのですが、この北部地域が抱えている、その 7% の人口でも、広域型のところで高齢者が非常に多いという現実を抱え、移動困難性が今後さらに高くなる地域を、本当にどのようなアプローチを取るのかという点について、様々な観点から 1 つの方向性を見つけていくということが非常に重要だと思っています。

そういった中で非常に期待している部分があるのですが、これについても国の方向性の中でいろいろなご指摘がありました。

というのは、地域主体が重要であるとか、先ほど成田委員からもお話があったように、地域主体をどのように育てるかが重要になります。ただし、行政側として地域主体に任せてしまうと、高齢化率が高くて頑張りきれない地域が、主体にもなれない地域がやはりこの北部地区にはあるだろうと思います。また、北部の中でも、高齢化率が上がっている地域もあります。

そういった地点では、それぞれが交通に適応する仕組みやモビリティの仕組み、運用の仕方が変わってくると思います。

そういったものをきちんと地域性を考慮し、現状の問題点を踏まえながら取り組んでいくとき、どのような方たちを地域の主体として育てるのかという点が重要です。これはある意味、行政任せのベースになってしまう恐れがありますので、人を育成する形の仕組みの中で、この検討会で丁寧に議論していただける

とありがたいと思っています。

この取り組みは公共交通計画に基づく1つの運用で行うわけですが、今回の協議会の下部組織として出てきて、そこで議論された内容が、本当に南部も含めた地域全体として、今後の方向性に合うのかという点は、またこの本協議会の中でも議論していくことになるので、非常に重要なアプローチが組み込まれてくるところで期待したいという思いが非常にありますので、ぜひ丁寧に運用していただけるとありがたいと思います。

以上でございます。

木内会長

ありがとうございました。

他にございますか、ないようでしたら「議題②北部エリアにおける補完的移動手段の検討に係る方向性について」、委員の皆さまにお諮りいたします。

それでは、承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。

過半数以上の賛成をいただきましたので、こちらの内容で承認とさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。

事務局より3点目の議題について説明願います。

事務局

都市計画課の岡田と申します。

私から、議題③「北部エリア補完的交通検討分科会設置要領の制定」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。

それでは議題③説明資料の1ページをご覧ください。

議題②でご説明・ご承認いただいたとおり、市北部地域における補完的な交通の検討を行っていくにあたって、「北部エリア補完的交通検討分科会」を設立するための要領が必要となります。

続いて2ページをご覧ください。

要領制定のポイントとしまして、構成委員のご説明をいたします。

(1)八千代市長又はその指名する者ですが、実際は市の職員を市の職員を想定しております。(2)一般乗合旅客自動車運送事業者はいわゆる路線バス事業者、(3)一般旅客自動車運送事業者はいわゆるタクシー事業者、(4)北部エリアを代表する住民、(5)学識経験者、(6)その他分科会長が必要と認める者としております。

また、協議結果の取り扱いとしましては、分科会で協議を行った事項については交通会議へ報告するものといたします。

要領（案）全文も資料としてお配りしておりますので、ご確認いただければと思います。

議題③の説明は以上となります。

木内会長

はい。ありがとうございます。

先ほど議題 2 の方で議論いただきまして、この分科会の設置については概ねご理解いただいたのかなという手応えがございますけども、何かご質問ご意見ございましたらお願いいたします。

はい、成田委員どうぞ。

成田委員

一般社団法人、千葉県バス協会の成田でございます。

私からは第 3 条で構成員の記載があるのですが、分科会長は、前条第 1 項 1 号に規定するものをもって充てるとというのが第 4 条にあり、八千代市の方がこの分科会長になると思うのですが、第 3 条で(6)その他会長が必要と認める者という記載がありますが、(6)については分科会長が必要と認めるものが、この中に入ってくるという説明でいいのか。

また、分科会長の取り扱いについて、どのような方が分科会長になる想定をしているのか考え方も結構なので、お話をいただければと思います。

事務局

委員がお話しの通りです。

分科会長としましては、八千代市長またはその指名するものということで想定しておりまして、今のところ、八千代市都市整備部の次長を想定しております。

以上でございます。

成田委員

あと、事故があったとき等の扱いはどの様に考えているのか教えて下さい。本日の会議で決めるという事なのでお考えだけでも教えて頂ければと思います。

事務局

現時点での想定ですが、基本的には会長は、先ほどご説明したように、都市整備部の職員を想定しておりますので、もし、そのものが一時的に欠ける場合であれば、会長から条文に則り、代わりになる者をその分科会の日、指定することが想定されますけれども、長期的に参加が難しいという話になれば、改め

て別の市の人間を、会長として設定するような形を想定しております。
以上です。

木内会長

他にご意見、ご質問等ございますか。

ないようでしたら「議題③北部エリア補完的交通検討分科会設置要領の制定について」、委員の皆さまにお諮りいたします。

それでは、承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。

過半数以上の賛成をいただきましたので、こちらの内容で承認とさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。

事務局より４点目の議題について説明願います。

事務局

長寿支援課の桜井と申します。

私の方から議題４、事業６、福祉部門との連携について、高齢者等外出支援事業の拡充について説明をいたします。

恐れ入りますが、着座して説明させていただきます。

この事業につきましては、平成２７年度から高齢者外出支援事業として事業を開始し、９年が経過しており、市民からは制度に対して様々な意見が寄せられておりました。

具体的な例としましては、資料にありますように、１回の乗車につき複数枚の利用を可能としてほしい、タクシー券の種類が多くわかりづらい、距離要件があるため、身体不自由で歩行困難な方がタクシー券助成を受けられないのは不満、要件が距離要件ぎりぎりのエリアでタクシー券助成を受けられないことに不満といった意見が多く寄せられており、その中でも特に距離要件に対して不公平と感じる方からの意見が多いため、対応に苦慮しておりました。

そこで次のページになりますが、１、制度改正の経緯、利用者からの意見等を踏まえまして、長寿支援課で制度改正を検討いたしました。

様々な検討の結果、資料にある通り１から４の中で検討をいたしました。

- １．距離要件以外の合理的な要件
- ２．分かり易い制度
- ３．対象者の拡充
- ４．高齢者の自立支援、要介護状態の重度化防止の４点をもとに、令和６年度

制度改正を行いました。

変更内容としましては、対象者を介護保険制度の要支援、要介護認定を受けている方とし、距離要件の撤廃及び住民税非課税要件を追加し、また、利用 1 回当たりのタクシー券の利用助成を 2 枚まで利用可能といたしました。

改正前におきましては、市民の方が自身の体が対象かどうか分からないことが多かったのに対し、改正後では、対象かどうかをわかりやすくしました。

続きまして次のページになります。

こちらには比較表がございますが、改正前においては対象の方が、要介護 3・4・5 の方、交通不便地域（駅、バス停から 500 メートル以上）に居住の方で、以下のいずれかに該当する 75 歳以上の方、75 歳以上のみで構成される世帯に属する方、要支援 1・2、要介護 1・2 の方に対して、利用枚数は乗車 1 回当たり 1 枚の利用が可能としておりました。

また、一番の方に対しては 1 人当たり 96 枚まで交付し、2 番の方に対しては 1 人当たり 48 枚交付しておりました。

改正後におきましては、右の表になりますが、対象者を要介護、要支援認定者、要介護 1・2・3・4・5、要支援 1・2、住民税非課税の方といたしました。

利用枚数としては、乗車 1 回当たり 2 枚の利用が可能としました。枚数は要介護 3・4・5 の方が最大 96 枚交付。要介護 1 および要支援 1・2 の方が 1 人当たり 24 枚を交付しております。

また、対象者につきましては、令和 5 年度が 1003 人となっておりましたが、令和 6 年度は見込みとして 6500 人に拡大しております。

実際の利用者としては、令和 5 年度が 1003 人に対し、令和 6 年度の 12 月末現在で 1674 人となっており、前年度よりも利用者は増加をしております。

令和 6 年度の制度改正につきましては、以上の説明になります。

続きまして次のページに参ります。この制度の変更について、令和 6 年度第 1 回地域公共交通会議で報告したところ、資料にある通りの意見をいただきました。

タクシー券の複数利用が可能となり、対象者を拡大したことは評価できるが、この改正で今まで距離要件（駅、バス停から 500 メートル圏外）で制度を利用した方が、公共交通での移動サポートが受けられなくなった仕組みです。

次に対象外となった方たちがどの程度いるのか、その方たちの外出行動がどのように変化したのかを把握した上で、制度を改善する考え方を示す必要がありますという意見をいただきました。

次のページに進み、さらに制度の拡充、前項での公共交通会議の意見や市民の方の意見を踏まえまして、今回の制度の見直しについて再度検討し、制度のさらなる拡充を令和 7 年度から行いたいと考えております。

内容といたしましては、資料にあります介護予防日常生活支援総合事業があり、これを実施しております。

基本チェックリストを活用し、令和 7 年度より事業対象者のうち住民票非課税の方をタクシー券の助成対象者に拡充したいと考えております。

基本チェックリストは、65 歳以上の方が自身の生活や健康状態を振り返り、心身の機能が衰えていないかチェックするものであります。

生活機能の低下の恐れのある高齢者を早期に把握し、必要な支援とつなぐことにより状態の悪化を防ぐものとなっております。

事業対象者は、65 歳以上の方で、今説明した基本チェックリストを実施していただき、要支援要介護状態となることを予防するための支援を行う必要があるとされた方となります。

補足として、事業対象者は、従来の制度の対象であった要介護、要支援認定を受けるまでには至らないが、全く健康であるとは言えない方が対象となります。

続いて次のページに進みます。

旧制度、いわゆる元気な方で交通不便地域に居住する方が 233 人、対象外となっております。その中には課税非課税という内訳があります。

その中で距離要件のみでタクシー券を受けた方のうち 7 割は非課税要件となっておりますので、これらの方が基本チェックリストを実施していただき、事業対象者となった場合には助成の対象となりますので、一定の救済ができるのではないかと考えております。

また、この方々については別途通知を発送する予定です。

今後の方向性として、住民税課税によりタクシー券助成を受けられない方への対応については引き続き検討していきたいと考えております。

私からの説明は以上となります。

木内会長

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より説明がありました議題④に関しまして、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

はい。藤井委員どうぞ。

藤井委員

意見を言った委員として、発言させていただきます。

制度改革をして、それによって利用者が変わり、公共交通という枠組みを活用できなかった人達が使えなくなっていました。この大きな問題に真摯に取り組んでいただいて、どういう方が実際この地域の中にいるのか。あるいは、対象となりそうな範囲の人たちが、どれぐらいいるのかということ具体的に数字で見せていただき、とてもありがたい話だと思います。

そういった中で、やはり、地域公共交通の中で人の移動といったものをきちんと支援していこうといったときに、これからは公共交通と福祉交通の両方合わせた形での視点を持っていかなくちゃいけないと思います。

そういった中で、八千代市は以前から、福祉の部門を公共交通の枠組みの中にきちんと組み込んだ形でやっており、これは非常に高評価される内容だと思います。

そういった中でこの制度設計を変えていったことによって出てきたひずみをきちんとフォローアップしていただきました。

そういった面では、評価させていただきたいというふうに思っています。

そういった中で、今後の方向性のところにもある通り、現状の制度を活用しても、救えない移動といったもの、引き続き検討していただけるということでございますので、北部地域を中心としたものになるのか、或いは南側の地域の方もいらっしゃるのか、その辺のところも含めてですね、丁寧に継続してやっていただけることを期待したいと思います。

今回こういうふうに委員の発言といった中で取り組んでいただきまして、私としては、一定の成果を見せていただいて感謝いたします。

以上でございます。

木内会長

ありがとうございました。

事務局から何かありますか、なければ、次の質問ございますか。

はい、岡本委員。

岡本委員

ちょっと質問させてください。

6 ページの、233 名っていうのは、いつ時点の対象かっていうのを教えていただいていいですか。

事務局

令和 6 年度に改正して距離要件が撤廃時点で、要介護要支援認定を持ってない方が対象外となりましたので、その方の人数になっております。

それに対して、令和 7 年度に事業対象者を拡大したいと考えております。要件としては基本チェックリストを受けて、認定された際には、要介護要支援でなく

ても、対象となる方の人数を右側に記載しております。

岡本委員

今ある数字としては理解しました。ありがとうございました。

木内会長

他に何かございますか。はい、どうぞ成田議員。

成田委員

確認のために質問させてください。

スライドの 6 ページに、今後の方向性が記載されており、北部エリアにおいては、補完的交通の導入が、対策の可能性というのがあるのですが、いわゆる高齢者の外出支援を受けている方々のご意見というのは、北部エリアの分科会的时候には出なかったのですが、こういう方たちの意見も、検討の中で聞いて進めていくということはお考えあるのか、確認させていただければと思います。

事務局

今後の方向性ということで記載しましたが、当然長寿支援課の方で制度拡充を行いますので、そういった拡充にあたっての利用者の意見等があると思いますので、そういったご意見も検討していく際の 1 つの材料としてとらえていきたいと考えております。

木内会長

他にご意見ご質問等ないようでしたら「議題④高齢者等外出支援事業の拡充について」、委員の皆さまにお諮りいたします。

それでは、承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。

過半数以上の賛成をいただきましたので、こちらの内容で承認とさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。

事務局より 5 点目の報告事項について説明願います。

事務局

都市計画課の木暮と申します。

私から、議題⑤「実施事業の取組状況」について、事前にお配りしております資料に沿って報告をいたします。

それでは議題⑤説明資料の 1 ページをご覧ください。

こちらは、「事業1 広域交通の利便性向上」に位置づけられております、「鉄道の利便性向上」に係るものとして、勝田台駅南口にエレベーター及び上下のエスカレーターが設置されましたことについての報告となります。

勝田台駅北口にはエレベーター及びエスカレーターが設置されておりましたが、南口にはエレベーターが設置されていなかったことから、京成電鉄(株)により、エレベーター1基の新設及びエスカレーターを上下2基とする更新が行われ、既に供用が開始されています。

この事業につきましては、京成電鉄(株)、東葉高速鉄道(株)、八千代市の3者協定に基づき、八千代市から補助金が交付されております。

続きまして、2ページをご覧ください。

こちらは、「事業2 公共交通の維持」、「運転士不足への対応」に係るものとして実施いたしましたバス・タクシー運転士就職説明会の報告となります。

昨年11月9日に八千代市主催として説明会を開催いたしました。バス・タクシー事業者様11社にご参加いただき、来場者数は8名、50代の方が一番多い結果となっております。

今回説明会を実施させていただき、改善点について事業者の皆様からのご意見をいただいておりますので、それらを次回以降の説明会に活かしてまいりたいと考えております。

続きまして、3ページをご覧ください。

こちらは「事業3 公共交通の利用促進」に位置づけられている「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」につきまして、東洋バス様の方でバスの乗り方教室を東葉高速鉄道車両基地まつりで実施していただきましたので、そちらの報告となります。

今後は市のイベント等においても、公共交通の利用促進啓発を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、4ページをご覧ください。

こちらは「事業9 分かりやすい情報発信」、「公共交通マップの作成」についての報告となります。

現在、日本大学理工学部交通システム工学科の学生の協力のもと、八千代市公共交通マップを作成しており、今年3月頃の完成を目指しております。

私からの説明は以上となります。

木内会長

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より説明がありました、議題5に関しまして、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

はい、どうぞ窪田委員。

窪田委員

ご説明ありがとうございました。

議題5の4ページ、公共交通マップ作成中のことで、大変ありがたいのですが、弊社グループが今年度末にバス事業の再編がございまして、社名等が変わることになっております。

会社が大きくなることによってバス停名、例えば1丁目だとか小学校前だとか、どこがどこだかよくわからないというような話になりかねないので、バス停名も多少変わるところが出てくるかもしれないというところがございますので、ちょっとそこら辺を、事業者と連携させていただきながら、マップの内容も確認して作らせていただければ幸いです。事業者都合でございますが、よろしくお願いいたします。

以上です。

事務局

交通マップに関しましては、毎年1回、時期をみて更新をしていく計画をしておりますので窪田委員からいただいた内容につきましては変更の必要が発生したら更新し、連携させていただけたらと思います。

窪田委員

1年に1回発行される場合、在庫をたくさん持たれると、翌々年まで使われることになるので、修正が大変だと思いますので、そこら辺は在庫の量も調整していただきながら、作っていただければと思います。

以上です。

事務局

ありがとうございます。当然、年度途中でもいろんな内容変わってくると思いますので、毎年どこか時点を設定した上で、最新の情報に更新していき、なおかつあまり大量在庫を持ってしまうと古い情報のものが残ってしまうということも当然ございますので、ある在庫は、その辺り考慮して決定して参りたいと思います。

木内会長

他に何かございますか。無いようでしたら、本日の議題は以上となります。

それではこれもちまして、令和 6 年度第 2 回八千代市地域公共交通会議を終了いたします。

本日はありがとうございました。