

「令和5年度第1回多古町地域公共交通会議」 会議結果概要

○開催日時：令和5年6月21日（水） 10時00分～12時00分

○開催場所：多古町役場 3階 大会議室

○出席者：委員 26名

事務局（多古町企画政策課） 3名

多古町地域公共交通計画策定支援業務受託者（株式会社ケー・シー・エス） 3名

○次第等：別紙のとおり

1. 開会

事務局より開会発言

2. 会長あいさつ

3. 委員自己紹介

4. 会議録署名人指名

会長より前橋委員、鶴澤委員を指名

5. 報告事項

**○事務局**

次第5、報告事項(1)「多古町地域公共交通計画策定業務委託について」、事務局並びに業務受託者であります株式会社ケー・シー・エスよりご説明いたします。

**○事務局・○ケー・シー・エス**

木内企画政策課長および株式会社ケー・シー・エスより資料に基づき説明

**○事務局**

ただいま説明がありました報告事項(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。

**○委員**

1点目に、関係者ヒアリングは、調査の経過に従って内容の変更があるのかどうか、という点をまずお伺いできればと思います。

2点目は、資料2、2ページの「業務内容」に2-1として「仮説の検討」がありまして、その中に「公共交通に関する仮説整理表」というのが、業務着手時点ということで、まだまだ埋まっていない状況

にございます。仮説を立てて、それを調べていって立証するのは非常に効率的でもあります、別れ道で仮説を立てていないところに重要な視点があつた場合は、手戻りするときに非常に遠回りになります。仮説の検討をはじめに行っても、立てた仮説と違う情報に接した場合は、多古町にふさわしい公共交通計画を策定するための対応を取っていただければと思いますので、これは意見として述べさせていただきます。

それから3点目は、3ページで地域特性の整理をするときに、「人の移動特性」という把握項目では、方法として国勢調査のデータとアンケート等とありまして、その「等」について、アンケート以外ではどんなものを想定されているのか、質問させていただきます。

それから4ページについては、利用状況、収支状況というのが公共交通の研究については重要になりますが、ここに路線バスの他に「自主運行バス」というのがありまして、この自主運行バスというのはどのようなものを想定されているのか、お答えいただければと思います。

次に、6ページですが、公共交通に関する関係者ヒアリングということで、対象に教育施設として多古高校とわせがく高校がありまして、小中学校のPTAなどを含まずに高校だけにしたのはなぜでしょうか。

次に、公共交通利用者アンケートの中で、今後の成田空港の変化を見据えた計画であるのに、成田空港の利用者へ関係者としてヒアリングしない理由はなぜでしょうか。

次に、9ページに「町外来訪者アンケート調査」というのがありまして、公共交通計画では町民の移動を支えることも大事だし、外からいらっしゃる方も非常に重要です。これについて、事業者の協力を得られる場合とはいうことで、得られない場合も想定されるような表現ですが、その対象のうち、道の駅多古やTACO GRAMPなど、こういったところの協力のお願いには、多古さんと一緒にお願ひすれば、少し協力の度合いも変わるのではないかとということがありますので、これは意見として述べさせていただきます。

#### ○ケー・シー・エス

順番にご回答したいと思います。

まず、関係者ヒアリングについてお答えしたいと思います。時期は計画準備の後に実施をさせていただきます。その理由は、仮説の検討に役立てたいということがありました。現状、移動でどういった問題があるのかということ、皆さん定性的には把握されていると思いますので、第一段階で関係者ヒアリングをさせていただきました。この業務内容としては書いていませんが、今後事業を検討していくにあたって、事業者さんとの調整がかなり重要になると考えておりますので、事業検討の段階で関係者の方々、特に交通事業者とは調整をさせていただきながら進めていきたいと考えております。

調査の対象についてもご意見をいただきありがとうございます。まず1つが、小中学校のPTAの方々にヒアリングをしてはどうかということで、ご意見ありがとうございます。まず、高校をヒアリングの対象とした理由をお話ししますと、路線バスの今後の見直しを考えていく際に、路線バスで町外からこの町に来る人たちで、定期利用がどの程度あるのかということ、把握したくて、高校に対するヒアリングを行いたいと考えておりました。確かに、小中学校のPTAの方々に話を聞けると、中学生などの自分で広域の移動できない方々について、移動でどういった悩みがあるのか把握できると思われましたので、PTAの方々へのヒアリングは事務局で考えさせていただきます。

成田空港の動向についてもご意見ありがとうございます。この業務に対する基本的な考え方としまして、成田空港の機能強化がかなり大きい要素になると考えておりました。もし調整ができましたら、機

能強化のスケジュールや、機能強化した場合にどれくらい来訪者に変化が見込まれているのかなども聞きたいと考えておりますので、成田空港関係の団体さんへのヒアリングというところも検討させていただきたいと考えております。

次に仮説のところ、資料でいうと2ページになります。こちらは業務着手時点、仮説検討のイメージを示したものです。仮説の検討につきましては、この後に実施する専門部会で議論させていただきたいと考えております。一応、仮説が取りまとまっておりますので、それを基に部会の委員の皆さんからご意見をいただき、足りない視点があれば、ご指摘いただきながら精度を高めていきたいと考えております。

続いて、3ページ目です。整理項目の中で、国勢調査から通勤・通学の移動状況が整理できます。また、町民アンケートを取れば、買い物や通院の移動は把握できると思っておりますので、基本的には国勢調査のデータと町民アンケートから移動状況を整理していきたいと考えております。

続いて、4ページ目です。利用状況・収支状況のところ、自主運行バスという書き方をしましたが、これはデマンドタクシーをイメージしておりました。ですので、路線バスとして民間事業者さんが提供する交通サービスと、町で実施する移動サービスです。それぞれの輸送人員や乗車密度などを整理していきたいと考えております。

そして、9ページ目の町外来訪者アンケート。こちらで事業者さんの協力をいただく際は、町から協力依頼をしていただいて、今進めているような状況になっております。

#### ○委員

今日この後に作業部会があって、そこで今後検討するという話でしたので、その中でもいろいろな情報の提供があると思うので、その時にまた検討できればと思います。4ページの自主運行バスは、デマンドのタクシーをイメージしているというご答弁でしたので分かりました。ただ、自主運行バスというのが、例えば病院が自主的に運行している自家用バス等が、公共交通の一部というような形になりかねない部分もあります。いわゆる自家用バスでも、それが広がれば公共交通が成立しなくなり、他の利用者が困るという点もありますので、こうした表現についてはご配慮いただければと思っています。

最後になりますけれども、7ページと8ページ。アンケートの内容もこれから部会でやるということですが、アンケート調査で公共交通を利用する方や将来利用する方に、こういうのがあったらいいですかと聞くと、皆さんぜひ欲しいというような回答が出ると思います。もう一つの目的としては、このアンケートを広くすることによって、公共サービスについて、今知られていない方にも知っていただくというような効果もあると思います。町民アンケートでは、デマンドタクシーについて認知度しか聞かないということで、そのデマンドタクシーをどんな形で今やっているのかというのもある程度お知らせすればいいかなと、これは提案という形で申し上げます。

#### ○事務局

他にございますか。

#### ○委員

一つのご提案ですが、どうしてもアンケートでは改善点とか今悪い部分がピックアップされがちになるのかな、という印象です。一方で、バスやタクシーなどの公共交通機関は、やはり皆さんが利用してこそ維持できるので、特にコロナ禍においては、交通事業者さんにすごく頑張っていただいて、運行を

維持していただいた面もございまして、アンケートによってバスとかタクシーが不便だというのだけがクローズアップされることに少し不安があります。13 ページに利用促進に関する記載もありますが、皆さんに使っていただくための周知とか、こういうサービスもあります、というような周知を、計画策定とは別でもいいので、ご検討いただいた方が良いかなと思いましたが、発言させていただきました。よろしくをお願いします。

#### ○事務局

過去の公共交通のアンケートにおいても、不満な部分が非常に多い一方で、町にとって公共交通は非常に大切だという町民が多いのが事実です。そうした中でも、バスやタクシーなどが、非常に町民の生活に密着し、考えて運行されているところも合わせてクローズアップしていきたいと考えております。

#### ○事務局

他にございますか。

#### ○委員

私が他の自治体の公共交通計画の作成に関わる中で感じているところですが、バス路線がなくなるとか、あるいは減便されてくるのが現実になってきています。一昨日には、葛飾区でコミュニティバスの運転手が不足して、減便されるとテレビで報道されました。こういったことは決してこの多古町でも起こらないことではない状況です。

アンケートでは、公共交通が自分に合わないものであれば、不便だから使わないという意見は基本的にどこでも出てきてしまいます。そういった中では、モビリティマネジメントという言葉がいろいろな場面で使われていて、公共交通を使うことが環境に対して優しいとか、公共交通を使うことのいい点を、住民の方に知っていただくという自治体が非常に多かったのですが、今はそれよりももっと踏み込んだ形で、今、公共交通はこういう状況におかれていますので、そういった中では自分たちのライフスタイルを公共交通に合わせるということも一つの思考の中に入れていかないと、地域の中で公共交通を残せないということを住民の方にも知っていただきながら、公共交通を地域の形で育てていく、といったイメージを持つ部分もぜひ、どこかで書き加えていただくところが必要なのかなと思います。これはアンケートでなくても、町会長さんを介してモビリティマネジメントを周知するとか、そういったものが合わさってこない、要求型のものだけになってしまいます。限られた財源、町民の税金の中で成り立つ公共交通を、公共という名のもとに税金を払っているからすべて自治体がやるものだという形の扱いでは、なかなか公共交通の維持というのは難しいという状況が、もう間違いなくありますので、その辺を丁寧にやってほしいなというところを考えております。

もう一件ですが、私が多古町の情報を最初にお伺いしたのが、成田空港周辺の9市町の連絡会議でした。マイクロバスを使って、地域の子どもたちを一箇所のこども園に集約して育てるような仕組みが多古町にはあることを紹介していただきました。この町で子育てをする上での一つの支援として、町内の移動を考えている町だなと印象に残っています。

そういった中で、この後の報告事項に出てくるように、中学生の通学もデマンド交通でフォローアップしようという考え方も出てきています。中学校から少し離れたところの子どもたちもきちんと通える仕組みを考えるという、ケアの部分もあります。今回の会議に教育関係の方もだいぶ入っていますので、公共交通という枠組みに学校関係のものを入れるとなると、なかなか難しい局面もありますが、一体で

できるという良さがこの町にはありそうですので、ぜひ小学校、中学校、そして高校の移動の仕方を一貫して支援できる仕組みがあるということを、この町の計画の中で作り込んでいただきたいと思います。

地域公共交通計画をこれから具体的に作る時に、国交省の指導もあり、目標を設定して、その数値を達成できたか、という部分も作らないといけません。その時にアンケートの結果をベースに使ったりしますが、公共交通を使う人、使わない人をきちんと分ける形の中で、利用した人に届いた移動手段がフォローアップされているかどうか、その辺を視野に入れた計画づくりをしていただければありがたいと思っています。

#### ○事務局

ご意見いただきましてありがとうございます。モビリティの良い点を知ってもらおうというのが、計画の中では非常に重要かと思えます。昨今、バス事業者さんの話を伺う中で、我々が委託している空港シャトルバスも含めて、公共交通の運行が非常に苦しいと聞いています。それは金銭的なものだけではなく、物価高もありますし、あるいは人員不足等もありまして、運行維持が以前よりさらに厳しい状況になると伺っております。そういったものも町民の方にしっかりとお伝えしていきながら、どのような形が多古町の公共交通として成り立つのか、考えていかなければいけないと思えます。

また、成田空港のお話も出ておりましたが、多古町を含む成田空港周辺9市町よりもさらに広い範囲になるかと思えますが、成田空港が今回拡張するというのは非常に大きなインパクトになると思えます。これは町の公共交通にも大きな影響を与えることになるかと思えますので、しっかりと情報を収集しながら公共交通計画に集約して盛り込んでいきたいと考えてございますので、またご意見をいただければと思えます。

#### ○事務局

他にございますか。

#### ○委員

デマンドタクシーを利用する時に目的地として利用できる範囲を教えてくださいたいです。これから多古町は4人に1人が老人になるので、病院など公共施設に行く人も増えると思えますが、一番大事なのは友達同士の交流です。こういうことについて利用範囲を広げてもらいたい。町で車の台数を増やすとか、これからの老人社会に対応したデマンドタクシーとして、申し込みの枠を広げてもらいたいと思えます。

それともう一つは、利用を申し込んだときに、10分程度ならまだしも、20分以上待つのは長いなという印象がありますので、台数が足りない場合には、町で相談してタクシーを回していただいて、デマンドの方に対応していただくとか、そういう親切な対応の仕方を老人に対してお願いしたいと思えます。

#### ○事務局

デマンドタクシーの運行につきましては、非常にいろいろなご意見をいただくところでございます。昨年度実施しました利用者アンケートの中では、おおむね9割弱の方が運行内容については満足しているという回答をいただいている中で、お話があった目的地については、現在は公共施設や買い物施設に限定していて、例えば友達の家に行く場合は利用できない状況になっております。

また、運行の予約につきましても、基本は前日予約ですが、当日であっても乗車の1時間前までは予約を受け付けています。その1時間が長いと感じるのか、短いと感じるのか、そこは分かれるところですが、デマンドタクシーは性質上そういった運行を実施しているところであります。またデマンドタクシーは一つ大きな点として、乗り合いタクシーという枠の中で運行してございますので、そこは明確に一般のタクシーとは利用を分けているところでございます。

その分、料金については町が運行委託しておりますので、回数券ですと1回300円と安く、一般タクシーであればおそらく1,000円、2,000円とかかる区間も移動できるというところもございまして、そこで差別化しています。これが一般タクシーと全く同じですと、今度は一般タクシーが成り立たなくなってくるので、その辺は切り分けるところもございまして、様々なご意見を伺いながら、より利便性の高いものになるように検討を重ねてまいりたいと考えております。

#### ○事務局

他にございますか。無いようですので、続きまして、報告事項(2)「中学生の通学におけるデマンドタクシーを活用した実証運行について」事務局よりご説明いたします。

#### ○事務局

木内企画政策課長より資料に基づき説明

#### ○事務局

ただいま説明がありました報告事項(2)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。

#### ○委員

今のご説明を伺って4ページのところの実績を見ていますが、少ない人数であるけれども、通学においては通常でいうと1ヶ月に1人が1~2回使う程度の利用で、下校時の方が多いようです。そもそも移動手段がない方たちで、こういった月1回程度の利用が出てくるような状況というのは何か。学校教育の中で特殊性があるのでしょうか。通学というと基本的に毎日通うような利用モードといったものをイメージしやすいですが、実際は別の交通手段が基本的にあって、例えば生徒さんの学校教育の特殊な状況の中で月1~2回程度予約を入れて利用しているという理解をしていいのか、通学というキーワードがあるがゆえにどう想定していいのか、このへんを教えてください。

#### ○事務局

まず、多古町の中学校は多古中学校の1校です。基本的に通学は徒歩か自転車という自力での登校を中学校では勧めているところですが、多古町は面積が県内町村では二番目の広さで、非常に広いところに中学校1校ということで、徒歩で通っている子どもよりも自転車で通っている子どもが多いです。また、自転車で通うにしても非常に遠距離から通学される生徒が多いということでございます。

そういった中、その補完手段というわけではありませんが、保護者等による登下校の送り迎えというのも常態化しておりまして、実際は徒歩でも自転車でもなく、保護者が登下校の送り迎えをしているというケース、これが非常に多いということです。

これまで循環バスが各地区を3路線で回っており、時間帯の合う子どもは循環バスに乗って通っていました。循環バスは中学生は無料で乗れるという形になっております。

今般、循環バスが廃止になる中で、中学生の登下校のあり方を考えたときに、基本は徒歩か自転車、保護者の送迎も認めるという中で、さらに保護者の送迎もできない場合にどうするかというところで、現在、デマンドタクシーの通学時の実証運行を実施しているところでもあります。

これは無料にしてしまうと、電話1本で家の近くのバス停に迎えに来てくれる非常に便利なものがございますので、現在、自転車で通う子どももさらに利用するということもありまして、現在は有償としています。

それで、通学時における月に1~2回は誰が使っているのかという話ですが、下校時の利用が非常に多いということで、中学生が時々通常よりも早く学校が終わるということがありますので、そういう時に何名かまとめて利用する方が多いのかな、というふうに考えております。月の利用回数として均すと1回とか1回に満たないという形ですが、ある一定の日に集中して利用者があると考えています。

#### ○委員

先ほどの委員がおっしゃった疑問に対して簡単に答えますと、通学は毎日同じ形で行うものなのに、利用が月に1回とはどういう意味かということかと思いますが、地域特性として親御さんなどが普段は送っているけど、たまたま親御さんの都合で送れないとか、普段は自転車で行っているけど、今日は天気が悪くて自転車で通うのが少し大変なのでタクシーを使いたいと、そういう特性があるかと思います。

#### ○委員

利用状況のイメージは分かりました。通常は中学校区の中で、例えば4キロや6キロという基準を作ってスクールバスを運用するなどして、生徒の移動の足を確保するスタンスが基本的には自治体としては多いです。そういった中でもこの地域においては、保護者等の対応での通学支援といったところが地域特性であるということであれば、それを活かすというのは決して悪くないとは思いますが。

ただ、少し引かかることは、実証運行を有料制で行うということで、今まで循環バスで無料だったものが、同じ通学目的で移動に使うときに本当にいいのかという疑問は少し出てしまうところがあります。あくまで実証運行ということですので、この地域にあった移動の考え方と、公的な費用あるいは自己負担という考え方、その辺についてはもう少し丁寧に考えたほうがいいのか、というふうに思います。回数的に月1回程度ということで、悪天候や家族の送迎ができない場合に限られたときは、別に民間バスが走っていればそれを使うのも決して悪い話ではありませんし、そういう特殊性のところを公的に補うという必要性はないと思いますが、その考え方のロジックがしっかりしていないと気持ち悪いという気がしますので、本格運行に向けて継続するのであれば、その辺の考え方をしっかり持たれたほうがいかなと思っています。

#### ○事務局

ご意見ありがとうございました。今後さらに検討を重ねてまいりたいと考えております。

#### ○事務局

他にございますか。

#### ○委員

報告事項ということですので、ご説明を聞いても本当によく整理されていて、分かりやすいなと思っ

ております。10月の循環バス常磐・中ルート廃止に合わせた取扱いということで、ぜひ調整を続けていただければと思います。また、エリア拡大後も運行委託料を変えずに有限会社多古タクシー様に運行いただけるということで、本当にバス協会としても敬意を表させていただきたいと思います。

輸送態様について、既に多古町全域の区域型の乗合タクシーとして有限会社多古タクシー様が許可を受けて運行を担っていて、今回はその区域の中で、一部、中学生の方について新たな範囲を設定して乗降が可能になるということです。区域型の許可は持っていますが、乗降地点が追加になり、許可の取扱いで一部条件が変わってくる部分については、運輸支局との調整が必要かなと思いますので、指摘として申し上げます。

それから2点目は、お子さんのご家族の送迎がある中で、出来ないときに中学生のデマンドタクシー利用があるというお話がございまして、中学生は校外活動などいろいろな運動で凶らずも怪我をされて、例えば骨折となれば自転車も乗れなくなります。登録受付が2日間と聞いたので、基本はそれでいいですが、そういう部分には、柔軟に対応できるようにしていただくと非常に有効ではないかと思っておりますので、これは意見として申し上げます。

#### ○事務局

ご意見ありがとうございました。運輸支局への確認の件につきましては、適宜対応いたします。また、子どもの骨折などイレギュラーな場合については、今後の利用実績あるいはアンケートのご意見等を踏まえて、検討していきたいと考えております。

#### ○事務局

他にございますか。無いようですので、続きまして、報告事項(3)「多古―成田空港間シャトルバス『道の駅多古』バス停の移設について」事務局よりご説明いたします。

#### ○事務局

木内企画政策課長より資料に基づき説明

#### ○事務局

ただいま説明がありました報告事項(3)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。

#### ○委員

空港方面行きのりばと、道の駅行き終点の間の道路は交通量が非常に多く、道路を横断する方もおそらくいるのではないかと思います。その辺の安全対策というのは行われているのでしょうか。

#### ○事務局

道の駅に向かってくるバスにつきましては、降りてすぐに道の駅へ行けますが、逆に空港方面行きのりばに行く際は、南側の国道296号との交差点に横断歩道がありますので、そちらに利用して渡っていただくように、お願いしているところでございます。直接、道路を横断する方が出てくると非常に困るので、問題が出てくるのであればさらに周知してまいりたいと考えています。



○事務局

他にございますか。無いようですので、続きまして、報告事項(4)、(5)「成田空港～赤池十字路～ジェイフィルム・農園リゾートザファーム線の土曜・日祭日運休便の設定について」、「多古車庫～桜田権現～大栄支所線の土曜・日祭日運休便の設定について」こちらにつきましては、運行事業者でいらっしゃいます千葉交通株式会社様よりご説明をお願いいたします。

○千葉交通株式会社

千葉交通株式会社より資料に基づき説明

○事務局

ただいま説明がありました報告事項(4)、(5)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。

○委員

労働者の立場から申し上げます。地方の公共交通は運転手不足と利用者の減少により減便を余儀なくされております。報道等で出ておりますけれども、2024年の基準改定の問題についてはトラックの方が取り上げられていますが、バス・タクシー業界すべてに関わってきます。運転手の確保については、募集に関して、養成制度など色々と尽力しております。この中でも、運転手が足りない、さらに辞めてしまうという状況が続いております。今の人員不足を受けて、労働条件の改善など色々行っていますが、なかなか人が入ってこない、免許取得者がいないという状況の中で、高齢化が進んでおります。若い人は普通免許も取らない人も多い中で、バス、二種免許もなかなか難しい状況であり、今回の減便を余儀なくされておりますので、その点を皆さんに理解していただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

○事務局

他にございますか。無いようですので、次第5、報告事項につきましては、以上となります。

6. その他

事務局より令和5年度多古町地域公共交通会議事業計画について説明

7. 閉会

上記会議録を閲し、その内容に相違のないことを認め、ここに署名する。

多古町地域公共交通会議委員

穂澤 茂  
前橋 良弘