

「平成29年度 第3回 多古町地域公共交通会議」 会議結果概要

○開催日時：平成30年2月20日（火） 14時00分～15時45分

○開催場所：多古町役場 3階 大会議室

○出席者：委員14名

事務局（企画空港政策課）3名

公共交通再編業務受託業者（コンサル）4名

○次第等：別紙のとおり

○議事概要

1. 開会

事務局より開会発言

2. 町長あいさつ

3. 協議

○事務局

それでは、早速次第に沿って協議に移ります。また、要綱の定めにより、町長が議長を務めさせていただきます。町長よろしくお願いたします。

○議長

それでは進行を務めさせていただきます。協議事項（1）について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

説明に入る前に、前回の協議内容について少し触れたいと思います。前回は、小・中学生と高齢者の交通手段の確保ということで輸送パターン案の概略をお示しさせていただき、皆様のご意見を頂戴いたしました。協議の中では、デマンドタクシーについては、ドア to ドアの必要性、スクールバスについては、一般利用の検討についても触れました。今回は経費面を詳しく示させていただき、また前回から増えた案などもございますので、そういったところも併せて説明させていただいた上で、皆様のご意見を頂戴したいと思います。運行に対する具体的な方法論については別とし、本日は方向性について合意を図りたいと思いますので、よろしくお願いたします。

では、前回同様パシフィックコンサルタンツ様よりご説明いただきたいと思います。

○パシフィックコンサルタンツ

(資料説明)

○議長

では、これを基に皆様のご意見をいただきたいと思います。スクールバスの位置づけの問題、それと並行して高齢者対策が重要なキーとなると思いますので、ご発言をいただきたいと思います。

○委員

まず、教育委員会として、小学生と中学生のスクールバスの導入に絞って発言させていただきます。4ページをみると、一つは、小学生のルートと中学生のルートを分ける方法と、もう一つは、小・中学生が混乗する方法があります。ここの部分だけで言うと、学校ごとに様々な行事がございますし、小学生と中学生が同じバスに乗っていくというのは難しいのではないかと思います。同じルートであっても、小学生と中学生は別のバスで行くのがよろしいかと思います。

また、13 ページに費用面について記載されていますが、学校別ルート案では1億～1.5億円となっておりますが、マイクロバスは、スクールバスやこども園の通園バスを入札で1台400万円程度で購入できています。例えば500万円だとして、7両購入しても3,500万円となるので、学校別ルートの方が費用面でもよろしいかと思います。

○議長

そうした場合、28人乗り程度のマイクロバスで対応できますか。

○委員

現在第一小学校は、ギリギリですがバス2台で間に合っています。久賀小学校は、朝夕2便ずつで40人乗りくらいのものが良いのではないかと思います。車両の大きさは地域ごとに区別して良いと思います。

多古中学校では、6km以上の遠距離通学をしている生徒が大体110人くらいいます。スクールバスを導入した場合、必ずしも6km以上の生徒である必要はないので、利用者は最大で140～150人くらいかと思います。これを、部活をする生徒としない生徒で2便として半分に割ると、150人にしても75人、それを3ルートに分けると1台25人で済むと、計算上ではなります。そのような導入の仕方も一つの手かかと思います。

○議長

久賀小の車を買上げようとしているかと思いますが、小型で良いということですか。

○委員

40人乗りで想定しています。

○議長

そうすると、先程の多古中学校の最大 25 人乗りくらいで良いという想定は含んでいないということですか。

○委員

久賀小学校は 40 人乗り、多古中学校は 28 人乗りのバスで、学校別に用意するのが良いかと思えます。

○議長

この辺はもう少し方法論を詰める必要がある気がしますが、基本的にはスクールバスとデマンドタクシーで分けた方が、利用効果が上がるかと思えます。福祉の面からみた意見があれば、お願いします。

○委員

本日は課長が出張のため代理で出席させていただいています。

福祉の面から言うと、福祉タクシーや介護タクシーは、デマンドタクシーと同じような条件で運行しているのですが、実際に登録をされている方や利用されている数はかなり少ない状況です。28 年度の実績でいうと、多古町に障がい者が約 700 人いる中で、福祉タクシーを利用している方は 14 人程度です。1 枚 1,000 円分のチケットを 1 人につき 24 枚お渡ししていますが、310 枚配布した中で 104 枚しか使われていません。1 枚 1,000 円ということで、利用方法が難しいということや、ストレッチャーが必要な方や車いすの方は別の介護タクシーの方を使われているという現状となっています。

先程お話がありましたように、デマンドタクシーという形で、ドア to ドアにするか、循環バスのバス停を利用するかは今後議論されるかと思えますが、利用者が決める選択肢が広がるという上では、デマンドタクシーというのは利用価値が増えるのではないかと思います。

○議長

現状の制度で利用されている方は少ないということですね。対象の方は何を利用されているのですか。

○委員

ほとんどが病院に行くために利用しています。一般のタクシー会社や、有償運送の社会福祉協議会などでは町外の病院に通院されている方が多いと思います。

○議長

町内だけを考えると、福祉タクシーなどはまた別で存続するということになりますか。

○委員

これは国庫補助金の事業を受けている制度のため、利用者が少なくても、廃止するのではなく併用することになります。また、チケットはおつりが出ず、1,000 円払う必要のない方も 1,000 円分払わな

ければならないので、そこは利用される方の考えによるかと思えます。

○議長

例えば免許証を返納して運転できないといった立場の木村さんはどういった思いがありますか。

○委員

ただいまのお話を聞くと、利用者も損得を考えますので、チケットでなければいけないのかどうかという検討をしていただきたいと思えます。

デマンドタクシーの運用については、現在は土日祝という条件ですが、土曜日の利用が7割ということでしたので、土曜日は運行していただく必要があります。また、病院に通う方が多く利用されると思えますが、木曜日は基本的には休診日となっていますので、それを考えると日曜日と木曜日は外してもよいのではないかと思えます。

ルートについては、地域に住んでいる人にしか分かりませんので、地域の方の意見を聞かなければいけないと思えます。

○議長

現在運行していただいている方にご意見を伺いたいと思えます。

○委員

配車体制については、現在の土日祝のみの運行であれば利用者が限られているため問題がないですが、平日も試験的にやろうということであれば、増員やシステムの導入などがどこまで必要か実証して判断していただく必要があるかと思えます。

車両に関しては、現在はセダンでやっておりますが、ジャパントクシーという車両の利用が決まり、デマンドタクシーでも一度試験的に使いたいと思っています。福祉車両ということで、国と県からの補助があり、車いすが対応できるようになっています。車いすの乗り入れに多少時間がかかるなどといった課題もあるようですが、そういう車いすの対応も進められている状況です。

デマンドタクシーといえば、利用しているお客さんはドア to ドアという要望があると思えます。大きい町であれば、人口も多いし区域も広いので、各地域に停留所をこまめに設定して運用できますが、多古町の人口や地域の状況もあるので、そこは試験を行って精査しながら何が良いか考えていくのが良いと思えます。

○議長

今はどのくらいのコストで運用していますか。

○委員

配車については事務所内で処理してしまっています。

○事務局

実績ベースで、委託費用として187万円となっております。

○議長

1人当たりどのくらいの経費になっているか割りかえしてください。

○事務局

第1回会議の資料にありますが、年間の利用人数で割りますと、一人当たり1,520円程度の経費がかかっているということになります。

○議長

1台に2人以上乗った場合などは単純に割りかえせますか。

○事務局

現状、一緒に乗っているという実績がありません。利用目的や方面が合致しないのかもしれませんが。

○パシフィックコンサルタンツ

多古町さんのデマンドタクシーは、タクシー会社と1日借り上げという単位で行っております。そのため1日の利用回数が多ければ、単価は下がります。しかし、土曜日の割合が7割を超えており、日曜日と祝日は2割程度しか使用していません。その辺がもう少し効率良くいけば、単価が安くなります。

○委員

29年1～3月の運賃収入は98,000円です。デマンドタクシーの請求の金額は401,346円で、これが大体平均となります。これは土日祝の金額ですから、平日となるとまた変わってくると思います。

○議長

これからの方向として、集約していかなければなりません。デマンドタクシーとスクールバスで分けていくのが方向性としては良いのでしょうか。教育委員会としてはその方が良いですね。

○委員

部活動の関係などもありますし、分けた方が良いと思います。

○議長

これから具体策をコンサルさんに詰めていただくことになると思いますが、デマンドタクシーとスクールバスと2本立てでコストの低減をどのようにできるかがカギだと思います。既に久賀小エリアは車両を買い替えることになっているので、早く方向づけをしていただきたいです。

○委員

中学校は3ルートとなっていますが、地域の実情から言うと、久賀エリアは地域が広く、そこを1台でやると1周回するのにかなり時間がかかります。そうすると、部活をしている生徒としていない生

徒でサイクルが間に合わないといったこともあると思います。また、第一小学校区も一畝田もあれば牛尾もあり、北と南で少し広がっていますので、もう1ルート増やすと上手くいくのではないかと思います。例えば常磐・中で1ルート、久賀の7割くらいで1ルート、久賀の3割と第二学区を合わせて1ルート、牛尾から第二小近くで1ルートといった形で回すとそれほど1周に時間がかからず行けるかと思しますので、3ルートにするか、4ルートにするかも検討していただければと思います。

○議長

前回も議論となった、空いている時間を使えるようになるのかどうかについて、コンサルさんお願いします。

○パシフィックコンサルタンツ

資料の24ページの下段が間合い運用となっています。今度の久賀小のスクールバスは車両の購入でなく、車両を含めたバス会社への委託運用と聞いたのですが。

○委員

その方向で考えています。

○パシフィックコンサルタンツ

その場合バス会社が車両を提供するので、バスの間合い時間がないので間合い運用はできません。多古一小の方であれば、空き時間があるので、間合い運用は可能です。

○委員

先程出た、小学生と中学生を分けるというのは大賛成です。前回もお話しましたが、車両の空き時間を使って間合い運用をするには、ノンステップの車両にしなければなりません。スクールバスを乗合にしたいといった場合にはナンバーがとれず、乗合ができないと思います。

また、混乗にする場合のスクールバスのつくりですが、立ち席をつくって人数を多く乗れるようにするのか、全員が座れるようにするのも考えなければなりません。

コンサルさんとしては、金額を安くするためには混乗した方が良いと考えているのでしょうか。

○パシフィックコンサルタンツ

金額的にはそれが一番効率的ではあると思いますが、我々の方向性としては、学校行事や学校休業日の関係で、費用以外のところで間合い運用や混乗は難しいという結論にさせていただいています。

○委員

これが成功しているところはありますか。

○パシフィックコンサルタンツ

資料44ページに、下仁田町の事例を載せています。ここは、学校を点々と回り、生徒が乗っていない間に一般の人が乗っているようになっているので、ある程度成功しています。

○委員

下仁田町というのは狭いんですか。

○パシフィックコンサルタンツ

とても広いです。群馬の山の奥の方です。人口は1万人程度で多古町とあまり変わりませんが、人口密度でいうと多古町よりも低いと思います。

○議長

下仁田町はスクールバス単独ではなく、循環バスをメインにして、生徒を乗せているというということですか。

○パシフィックコンサルタンツ

そうです。ただ、スクールバスと昼間のバスは別の車両になっています。写真がありますが、上段のスクールバスは中型～大型のもので、昼間は下段のワンボックスになっています。多古町さんも同じですが、昼の便の人数が少ないのでワンボックスくらいのサイズが丁度良いということと、小回りの利くワンボックスを選んだのではないかと思います。

○議長

ドア to ドアのデマンドタクシーと、スクールバスを含めた循環バス機能を持たせたものの2極化させるしかないと思います。単純にスクールバスだけということもあるでしょうし、循環バスのルートを少し残すということもあるかと思いますが、それは最終の詰めをしていただきたいと思います。

デマンドタクシーの件ですが、停留所があってもそこまで行くのが大変だという声もありますので、この辺のところも考えていただきたいと思います。また、催し物があって団体で乗りたいときに循環バス機能の方に特化するなど、こういったことも出てくると思います。まず、スクールバスの充実を前提に、一般の方が混乗できるのかどうかを詰めていただきたいと思います。

○委員

混乗という意味では、中学生のバスに、高校生くらいは電車などでも立って乗っているのでも、乗れると思います。一般の方を乗せるときにどうなるかがよく分からないのですが。

○パシフィックコンサルタンツ

45 ページの岩手県花巻市の事例をご覧ください。ここでは、朝夕1便ずつ指定されたバス停からのみ乗車可能という限定された条件でやっております。これは一般の方にはかなり制限を加えており、乗れないときはあきらめて下さい、インフルエンザにかかっているときは乗らないでくださいなど、生徒に迷惑をかけないようにといった誓約書を提出させています。また、一般の人が座れる席が2席しかなく、とにかく生徒を優先しています。そういう制限をしても使いたい人がいるかというところですね。

○議長

それから、今運用しているさざんか号は今後も機能しますよね。そうすると、それを高齢者の催し物で使えるということですか。

○委員

今もほぼ毎日使っているので、プラスアルファでとなると今の1台では厳しいとは思いますが。

○委員

スクールバスを買い上げ方式にすれば、スクールバスを子供らの大会派遣や社会科見学にも利用でき、さざんか号も多様な使い方ができるかと思いますが、借り上げにすると先程のように間合い運用などができなくなってしまいます。

また、混乗化すると、定時運行になってしまいますよね。先程からも話がありますが、学校独自の行事などによる変更に関する制約がかかってしまうので、出来ればスクールバスは学校ごとに自由に使えるようにしていただきたいと思います。

○委員

多古中学校の教頭の石橋でございます。中学校は始業に関してはほぼ一緒なので特に問題はありませんが、季節によっては、夏場ですと下校が18時半を過ぎる日があったり、冬場ですと一番短いときで16時半だったり、大きく開きがありますので、そういった学校の状況に合わせてバスを使わせていただくということになると、中学校独自でスクールバス化をしていただけるとありがたいです。

○議長

問題点は出尽くしたかと思えます。あとは事務局と直接関わるバス会社さんで整理しながら詰めていただき、最終の形を報告していただくということになると思えます。

デマンドタクシーについては、前橋さんがおっしゃるように、平日まで拡大するとなると今の状態では対応できないため、利用者の受付体制をどうするのが課題になります。インターネットでやれと言われてもお年寄りにはできないのであまり難しくするのも良くないと思いますが、何か良い方法はありますか。

○委員

循環バス・デマンドタクシーは土曜を含めて週3回となっています。仲町の元気塾にいらっしゃる方は、循環バスの2便で来る方が多いと思います。元気塾は週4回やっているのですが、その方たちはどうなるのでしょうか。

○議長

この議論の中では個々のところまで全ては解決できないため、議論は広くやっているということだと思います。基本的な合意をいただいて、後は方法論を詰めていって結論を出すということになるだろうと思います。デマンドタクシーは、平日にも拡大するのであれば、試行的に平日を増やしていくのか、毎日やっていくのか、といったことだと思います。

運行するときにコストの問題も検討の材料としなければなりません。循環バスを残し、デマンドも毎日やり、それにプラスしてスクールバスを運行するとなると大変なコストがかかります。

大方の方向性としては、スクールバスを基本とした運行と、平日拡大したデマンドタクシーを中心とした運行という方向で集約されていると思います。これからどう進めたらよいのか事務局お願いします。

○事務局

今議論が上がっていませんが、他の市町と共同で路線バスを維持しています。バス路線の維持で1,200万円の経費がかかっており、これは年々増えています。それから循環バスの補填が約2,300万円、空港シャトルバスは1,700万円～1,800万円、デマンドタクシーで150万円弱となっています。特に循環バスの利用者が減り、車両の更新時期も迎えます。こういった背景から、今回の会議を始めさせていただきます。

デマンドの平日運行ができないかといった声があがっており、様々な検討がありますが、持続可能な考え方をすると、経費があまりかからないと将来に渡って運行できると考えられるため、運行日数の制限をすることも検討していきます。小・中学生の登下校の安心・安全を考えると、循環バスに乗っている子どもたちをどうするのかといったこともありますので、大方の方向性は見えてきましたが、細かなところはもう少し具体的に詰めていきたいと思います。

循環バスは3ルートありますが、デマンドタクシーの平日運行を実証実験的な形で部分的に行い、色々な形態をみながら検討していき、また、スクールバスを車両購入するか借り上げにするかなども詰めながら、コンサルさんとまた少し検討を加えて方向性を詰めていきたいと思います。

一番希望に応えたいのは、町民アンケートにも多かった、デマンドタクシーの平日運行です。

○議長

そのような方向にするときに、3ルートの循環バスを廃止するというので方向づけられますか。

○事務局

経費の面を考えると、両立させるのは厳しいと思います。スクールバスができないのであれば、朝夕走らせて、平日の昼間はデマンドタクシーにするとか、スクールバスもどういうルート設定が良いのか、など色々検討を加えないと、方向は決まっても実施までに少し時間がかかるのではないかと思います。最初に学校教育課長がおっしゃったように、どの程度が乗るかといった利用の実態も調べていかないとなかなか導入までいかないのかなと思います。

せっかく3回も会議を開かせていただいたので、この会での意見はなるべく生かしていきたいと思っています。ただ、検討事項が多いのですぐに進むのは厳しいところがあります。

○議長

本日は基本的なことを了解していただくということだと思います。まず、デマンドタクシーの充実を図って循環バスをやめるという方向に異論はございませんか。(異議なし。)ではそのような方向でいきたいと思っています。

コストの面を考えて、収益が1割もいっていない状況であの大きなバスを走らせるよりも、ドア to

ドアでデマンドタクシーを拡充し、利用しやすいように、また管理もしやすいような方向に持ってってもらいたいと思います。

あとは、代替路線バスの確保ですが、各バス会社さんに骨折りいただき各駅を繋いでおり、高校の通学に使わせていただいています。これもどういう形で改善をしていったら良いのか、単純にただ廃止というわけにはいかないと思います。

○事務局

その年によって多少傾向がありますが、最近の傾向では、J R 栗源線は利用者が多くなっています。

○議長

J R さんに運行しづらいと言われたときに、逆に増便してくださいとあって今回 6 便に増えています。

○委員

学生が若干増えているのは間違いないです。

○事務局

千葉交通さんが行っている横芝方面からのバスの利用者が少なく、あまり実績が良くない状況です。今後、成田市の小学校が統合しますが、一部の小学生は、千葉交通さんが運行している桜田線を使っています。統合によってスクールバス等になると、路線バスに乗る方が減り、収益が上がらず補填が多くなるということが 1～2 年後に想定されます。

○議長

J R バスさんに骨を折っていただいたのは、八日市場から成田駅まで行っている路線で、成田市さんが三里塚までは循環バスを運行しているので、J R さんの負担が大きかったということです。

多古町だけで主張しても簡単にいかない部分がありますが、千葉交通さん、J R バスさんに骨を折っていただかないと駅に繋がるルートがなくなってしまいます。特に渡邊校長先生、この辺が一番関わってくるとは思いますがいかがですか。

○委員

何本かあるのとないのとでは全く違います。八日市場駅、それから横芝、成田第 2 ターミナル、佐原と色々な路線があることで、町外からの通学が可能となっていますので、是非現状を維持していただければと思っております。

○議長

よく地方の様子をみさせていただいていますが、マイクロバスなどでデマンドタクシーの運行の中に組み込んで、高校生の通学にも使っているという実態もあります。渡邊先生がよくおっしゃっているように、入学案内にバスの路線の確保はしてあると言いたいという切実な問題があります。存続の方向ではあるとは思いますが、方法論の議論をバス会社さんとやっていただきたいと思います。

多古町は千葉県では鉄道のない唯一の町で、どうしても鉄道を引けとは言えないので、無人運転の専用のレーンをつくって、空港のターミナルから直結して多古の中心地を經由し、八日市場駅まで繋ぐといった新交通システムの導入を強く要請しています。将来に渡っては、それも主要な交通手段になるとは思います。

現在方向性を導き出すということであれば、循環バスをやめてデマンドタクシーで再編をしていくという基本の確認をし合ったということではいかがでしょうか。

○事務局

デマンドタクシーについては、平日は月～金曜日の週5日ではなく、平日1～2日と土曜日で検討していき、循環バスをなくす方向でいきたいとします。循環バスを一度になくすのか、朝夕だけやっていくのか、スクールバスとの兼ね合いもありますので、実施に至るまでは色々な関係者と話し合いを行っていききたいと思っています。

○議長

一気にそういう方向に持っていければ良いのですが、色々とも問題もありますので、何から対応していきけるか、コストもそう大きくしないで済むかを研究していただいて、基本は高齢者の皆さんの要望でドア to ドアということではいかがでしょうか。毎日運行する見通しが立っていないのであれば、試行で1日置きなどでやっていただいて、そういったときに受付の方法も、今のシステムで済むのかも検討していかなければいけません。

○事務局

コンピュータシステムを導入している市もあるようです。

○議長

コンピュータシステムは導入経費もかかるし、使いづらいという評判もありますので、もっと良い方法がないのかと思います。

○事務局

一気にやるとそういった予約の問題もありますので、部分的にどこかの地区からやって傾向をみながら対応していきます。循環バスを導入したときも、一斉にやるのではなく試験的にやったという経緯もございますので、そういったことも勘案しながらやっていけたらと思います。

○議長

年度の中で方向性を導き出すということでお願いします。

また、デマンドタクシーのネーミングも考えていただきたいです。

○事務局

前回は紹介しましたが、たまこタクシーという名前でもチラシ等は出しています。まだ利用者が限られているという中で浸透していないのかと思います。

○議長

デマンドという言葉が分かりづらいですね。皆様のアイデアもいただければと思います。

では、そういう方向性の基本をご理解いただいたようなので、進行を事務局へお返しいたします。

4. その他

(特になし)

5. 閉会

○事務局

それでは、委員の皆様におかれましては様々なご意見をありがとうございました。本日の会議で方向性に関して合意を得られたと理解をしております。具体的な方法論については、関係部署含めて詰めていきたいと思っております。また、場合によっては、具体的な方策が決まりましたら、書面決議という形でご意見をいただくということも想定されますので、その際はご協力をお願いしたいと思います。

以上で第3回多古町地域公共交通会議を閉会します。ありがとうございました。

以上