

## 「平成29年度 第2回 多古町地域公共交通会議」 会議結果概要

○開催日時：平成29年11月24日（金） 14時00分～16時00分

○開催場所：多古町役場 3階 大会議室

○出席者：委員17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. 資料確認・欠席者報告

事務局より資料の確認及び欠席者について報告

### 4. 協議

#### ○事務局

それでは、協議に移ります。協議における議長につきましては、前回同様に多古町地域公共交通会議設置要綱第5条と第6条の定めにより、町長が議長を務めさせていただきます。町長よろしく願いいたします。

#### ○議長

議長の役を務めさせていただきますので、よろしくお願いを申し上げます。先般の第1回目の時には、私からご指名してご意見をいただき、具体的な話や参考になるお話もいただきました。学校のバス路線の問題、福祉の有償事業の問題、現状のバス対策の問題と、色々と具体的にお話しいただいた中で、福祉の考え方も意見をいただいております。そのあたりのことも含めて一步進めてどういう方向に持っていったらいいのかということをご議論いただきたいと思います。

協議事項としては、公共交通の現状と課題を踏まえた、交通体系再編の方向性の検討ということで、事務局から前回指摘をいただいた項目を含め、説明をお願いしたいと思います。

## ○事務局

それでは、お手元にございます第2回会議資料をご覧ください。資料の説明の前に、前回協議内容につきまして、簡単ではございますが振り返りたいと思います。

この度の公共交通体系の趣旨については、主として、経費に対する回収率が約1割程度にとどまっている循環バス、土日祝日に循環バスの補完として運行しているデマンドタクシーのあり方について、利用状況の実態を踏まえて、より効果的で効率的で、利便性を高めるということで、皆様にお集まりいただきました。第1回目の会議については、便によっては小中学生のスクールバス化をしていると言っても過言ではないというような循環バスの状況について、小中学生と高齢者を分けて考えてはどうかというご意見、デマンドタクシーを平日も運行してはどうかというご意見、さらには福祉分野での取り組みも視野に入れてはどうかというようなご意見をいただきました。今回は、そういったご意見を踏まえまして、先進事例等盛り込みながら、具体的な方向性について詰めていきたいと考えてございます。

それでは、前回と同様に資料の目次に沿って、受託業者様より説明をさせていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

## ○パシフィックコンサルタンツ

(資料説明)

## ○議長

ただ今、コンサルさんから資料の説明をいただきました。これを参考にしながら、ご意見がありましたらいただきたいと思えます。16時を目途に方向付けをしたいということですので、ご協力をお願いします。ご発言があればいただきたいと思えます。

## ○委員

スクールバスを中心としたご提案でしたので、学校の立場から何点かお話をさせていただきたいと思えます。資料の34ページに具体的なパターンが4つ載っていますが、これを考えていただくために捕捉をさせていただきます。

各小学校のスクールバスが20ページに載っていますが、これは原則論だと思えます。小学校に勤務したことがあるのですが、あくまでも年間としてこのパターンでやっているということです。ただ、学校の行事や特別日課などで非常にフレキシブルに変わるということが一点あります。もうひとつは、長期休業中はスクールバスを運行しない日があります。逆に、プール指導等で全く違う時間帯になるということがあります。それは小学校です。それから、中学校は今のような教育活動を継続していくと仮定した場合、朝の部活動は7時頃からあるのですが、それに間に合うように生徒が全町内から集まってくるとなった場合のタイムテーブルをどう考えるかということが一点あるかと思えます。それから、放課後の下校時刻が、一番日の短い今の時季だと16時位で、一番長い夏季になると19時近くなり、2時間以上の差があるので、その都度町内のスクールバスを使ってもらう方に、どういう風にそれを周知していくのでしょうか。スクールバスをベースとして、この34ページにある小中学校のスクールバスの2つの選択と、高齢者の通院・買物の2つの選択とクロスして4パターンとなっている

ようですが、それを考える上での参考までにお話をさせていただきました。

○議長

スクールバスを活用するということは、私の方から検討をお願いした経緯がございます。現状で、久賀小に大きいバスが2台あるのですが、早々に更新をしなければならないという状況下で、あの規模のものが必要なかどうかという問題を含めて、至急詰めていただきたいということです。また、日中の利用が効率よくいってないと第三者からは見えますので、策としてどう講じられるのかという問題を検討の余地があります。

それから、福祉の高齢者対策を含めて、具体的に方向付けをしていかなければならないという状況にありますので、関係課の方には具体的に発言をいただけたら幸いです。

○委員

先程多古中学校の菅澤校長先生からもお話ありました、34ページのパターンの3と4の方面単位の運行に再編するという件について、実は今、久賀小学校と第一小学校にスクールバスがあるのですが、これは朝2便、帰り2便をあのルートだからまかなえるわけで、これが双方の小学校で児童を降ろしてから多古中学校に行くということになると、今の台数では不可能です。久賀小学校のバスは老朽化しているので、もう少し小さめのもので運行するよう来年度考えていますが、台数が増えれば可能かもしれませんが、現在の台数では不可能だと思います。パターン3と4は現状では無理がある感じがします。

○パシフィックコンサルタンツ

その辺は今後、チェックをしていきたいと思います。ありがとうございます。

○委員

34ページの高齢者については、「スクールバスの混乗化・間合い利用」と「デマンドバス（タクシー）運行」というところを基本としていると思います。その中で「既存のバスルートを継承しつつ、需要に応じて運行」とありますが、今までの循環バスには停留所がありますが、それを踏襲するイメージなのか、ドア to ドアとなるということなののでしょうか。

○パシフィックコンサルタンツ

今、こちらの平日で想定しているのが、比較的循環バスに近い形で考えておりまして、一応バス停はございます。

○委員

それは、高齢者は予約をしてバス停まで行くことを想定してのデマンドバスですか。

○パシフィックコンサルタンツ

今のところ、それに近い形です。

## ○委員

わかりました。

## ○事務局

今、委員からお話がありましたが、資料の説明にあったように、多古町の実態に沿うと、定期定時路線型を基本に考えています。ただ、その場合、高齢者の方がバス停まで行かなければならないという問題がひとつあります。それをどうするのか、停留所方式とするのか、ドア to ドア、今土日祝日限定でやっているデマンドタクシー方式を拡充していくのがいいのか、二つの論点があると思います。

定期路線型すなわちバス停型とすると、費用の面もあると思いますが、例えば家からバス停まで遠くて今も循環バスに乗れない方がいらっしゃるので、そういう方々をどうやって拾っていくのかということも出てくると思いますので、それを論点として考えていただく必要があると考えております。

## ○議長

今、事務局の方から捕捉がありましたが、今までデマンドタクシーをやっていただいて、福祉の関係の方が利用しているというのは現実でございますから、ドア to ドアということを見捨てるわけにはいかないと思います。定時制でルートを設定して停留所を用意するというよりも、そちらの方に移行する傾向が強いと私は思っています。

ということで、今度はそこにスクールバスも加えさせたいという思いの中で、どういうふうに進捗していくのかといった問題があります。これは事務的な部分が大半ですので町にお任せいただいて、使いやすいタクシーという形で利用させていただいているものを発展させる方向性、そこに知恵をいただきたいという思いでおります。その時に福祉協議会にも加わっていただくことになると思いますので、これから集約した話になってくるのではないかと思います。

これは参考までにお聞きいただきたいのですが、空港の拡充、第三滑走路の拡充と並行して、周辺振興策の中で、圏央道が走りますので、ここに玄関口をどうしても作りたいということで国、空港会社に強く要請をしまして、第三のインターチェンジの見通しがついてきました。そこに空港の中を活用した新交通システムを導き出すということで、位置を示すならば、五辻周辺にバスの駅機能を持たせ、そこに新交通システムをつなぐという発想で、今国に強く要請しています。沖縄でやっているような実験線も、ぜひ空港周辺にモデルとして導入していただきたいという話もしております。飛躍した話になりますが、多古台まで延長してもらいたいと協議を重ねております。

幹線の、駅につなぐ路線はまず成田空港へつなぐことを第一義に考えます。この資料の地図にあるように周辺の町村、例えば香取市、横芝光町、大栄町という基本路線が提示されていましたが、駅とつなぐのは匝瑳市八日市場駅と成田空港駅、それから高校の通学の関係を考えるならば香取市佐原駅、この3ルートが想定されると思います。しかしこれすべてを満たすということは大変なので、今現在代替バスで運行していただいている千葉交通さん、JRバスさんに基本的に骨折っていただきたいという思いでおります。

今日ここで方向性を出していただきたいのは、デマンドタクシーを発展的にうまく、効率よく導入をできないかなということ。タクシーは1人2人乗りでなくても、10人乗りの、例えば資料にある最低経費のトヨタハイエースくらいで運行できるものが導入できるかどうかを含めて、利用者が利用しやすいような方向付けについて、皆さんに知恵をいただきたいと思います。特に新交通システム

については、JRバス関東さんが無人新交通運行をしてもいいという話も聞いているので、これから関係機関と協議をしていきたいと考えているところでございます。

#### ○事務局

前回、1回目の会議の時にご質問がありましたが、多古町での高齢者の免許の返納がどのくらいの実態があるのかというご質問がありました。それについて、警察の方からご説明いただければと思います。

#### ○委員

自主返納については、詳細な数の公表は行っておりません。実際は、本部や県警全体、全国全体で公表しているような状況です。実際、香取警察署管内にある多古幹部交番の方に返納に来られる方は、概数では平成29年9月末現在、20～30名程が自主返納に来られております。昨年と比べますと、多少増えているような状況でございます。ただ、自主返納制度はどこの警察署でも、運転免許センターでも受け付けておりますので、多古に住んでいる方がそちらで返納を行っている場合もありますので、正式な数ではございません。自主返納については、現在結構な数で増えている状況です。

免許の保有者につきましては、こちらも公表はしていない状況ですが大体の数で言いますと、免許全体で多古町では11,000人の方が免許を持っています。ただこれは延べ数でして、大型免許、中型免許、原付免許など色々ありますがそれをすべて含めた数になります。大型と中型、1人の方が2つ免許を持っているといった延べ数となるので、これはあくまで参考の数です。参考で言いますと、大型免許保有者が大体1,000人、中型免許が8,000人、準中型が大体1,000人の方が持っていっぱいます。残りの方は原付や自動二輪、普通二種、大型二種等々の免許を持っている方です。申し訳ありませんが、このような大体の数で回答をさせていただきます。

#### ○事務局

ありがとうございます。それからもう一点、これは参考までに申し上げたいと思います。福祉の部門で行っている介護保険のアンケート調査があり、それも前回資料として配らせていただきました。その中に外出を控えている理由を尋ねる項目があり、交通手段がないことを理由として回答された方が、総回答者数の1割おられました。これは乱暴な計算かもしれませんが、多古町の65歳以上の人口推計は2020年くらいになりますと、約5,000人となっており、徐々に微減していくというような状況になっていくと思われます。その10%の方が、交通手段がないと考えますと、約500人が潜在的に公共交通のニーズがあると考えられるのかなと思います。乱暴ですが、一つの参考ということで、申し上げたいと思います。

#### ○議長

問題が出てきたと思いますので、皆さんご意見をいただきたいと思います。デマンドタクシーを運行している立場から、何かご意見があればお願いします。

#### ○委員

土日祭日ということでデマンドやっていますが、土日祭日というのはどうしても補助的なもので、利用者も限られていると思います。今後本格的にデマンドで高齢者を中心にやるとなると、システム

についても考えなければなりません。会社内で配車でき、事前の予約制というのも慣れてくれば数分でできるので、今のところ問題ないと思いますが、これから人数や車両、コース等が増えるとシステムを考え直す必要があると思います。

ただ、デマンドというのはドア to ドアが主で、利用者には喜ばれているとは思いますが、山間部と都市部では違いますから、町独特の調査をして効率よくやれば、きめ細かいサービスができると思います。

そして免許証の自主返納について、私はタクシーとして平成 24 年に自主返納した方への一割引きの認可を取り、一割引きのサービスをしています。

○議長

自主返納というだけではなく、年齢を設定してあるのですか。

○委員

あとで資料を用意しますが、運転免許証を自主返納した方には、運転経歴書というものが交付されます。これを提示していただければ、一割引きということになります。

○事務局

千葉交通さんもやっていますよね。

○委員

やっています。

○議長

老人クラブの木村委員、いかがでしょうか。

○委員

老人クラブとすれば、デマンドタクシーがなくなった場合は、通学バスと一緒にということですが、その場合は乗り降りが大変になるのではないかと思います。児童の方からすれば厄介な存在になりやすいという心配はあります。

話を聞くとところによると、農家の方はお年寄りでも第一線で耕作しています。そして、車の運転もしています。病院、買物に行く際には妻を同乗させて買物に行くのが大多数です。そのため、デマンドタクシーの利用者は一人暮らしの方が多いと思われます。色々な財政上の都合が絡んでくると思いますが、そういう方に対しては福祉課の方でやればいいのかと思います。

あとは、デマンドタクシーがなくなった場合は非常に困るということは、私はないと思います。

○委員

参考までにお伺いしたいのですが、今の循環バスに乗っていらっしゃる方が全員、これまでと同じようにデマンドタクシーを使うとなると、どの程度の台数があれば今の状態がカバーできるようになるのでしょうか。

#### ○パシフィックコンサルタンツ

今後、デマンドの形態によって変わってしまうので、それをきちんと計算しようかなと思っております。

#### ○委員

それから、高齢者と言っても80歳や70歳だと年齢に開きがあると思いますが、年齢差によって、デマンドの方がいい方と今の循環バスのような定時制の方がいいという方もいるなど、人によって使い方の違いがあるのではないのでしょうか。

#### ○委員

これは一概に言えませんが、コミュニティバスで考えれば、もう少し停車する場所が増えて行けばもっと利用率は上がるだろうという印象は持っています。それから、福祉の方では自宅まで行って乗せる協力・介助もしていますが、デマンドは自分で乗れる人が乗ることに、原則的になっています。それを考えると、デマンドバスのために時間を決めて路線バスとしてできるだけ便利に動けるという必要性和、自分の自宅から目的地までドア to ドアで行けるものと、2つ分けた導入の仕方というのが良いかと思いますが、経費のことも考えるとどれだけ町としてつくれるのかなと思います。お年寄りのことを考えるとそれが良いと思っております。

#### ○議長

この点が一番費用対効果の問題を含めて重要な議論点だという認識を持っております。皆様のご意見をいただいた上で、コンサルを交えて、方法論の集約を早急に行きたいと思っております。その中で、日中空いているスクールバスの活用ができないかという話が出てきたので、これも含めてこれから具体的に運用する時にどんな問題点が発生するのか、問題点が整理されるということが前提で、議論を皆さんにさせていただいているということでございます。

実は、循環バスの実態についても、監査委員からこのままでは効率が悪いとご指摘を強くいただいておりますので、大きく変えていかなければならないという前提でございます。今3路線の1日5便で運行していますが、この収支を見させていただくと、利用料金は経費の1割に満たない状態です。こういうことでは費用対効果に配慮していないというご指摘が強く出ていますので、どうしても改善をしていきたいということでございます。今度、デマンドに切り替えてもコストの問題が重要になるということです。鶴澤委員お願いします。

#### ○委員

一番頭の痛いところですね。以前、多古町さんは鉄道がないという話をしましたが、鉄道に代わるものとしてシャトルバスを運行しています。これは町長さんの発案だと思いますが、今空港とは20往復しており、低額の運賃でつくられています。これが鉄道に代わるものかなと思った場合に、各自治体でこのようなやり方でやっている所はありますか。コンサルさんが調査された所で多古町さんと同じような形式でやっている所はありますか。

○議長

ここからシャトルバスで空港までの20往復を千葉交通さんにやってもらっているのですが、そういう事例はありますか。

○パシフィックコンサルタンツ

他ではあまりやっていないです。

○委員

シャトルバスは非常に利用者が多く、月に7,000人くらい利用しています。20往復で朝5時から夜23時くらいまで運行しています。そして空港に行ったら、JRと京成と合わせると、15分に1本くらい電車があり、都内が非常に近くなっています。電車の他に直通で東京に行けるバスもあります。バスで乗り換えることは、交通手段としてはどんどん難しくなっています。ただ、15分に1本あり、あるいは夜23時過ぎまで走っているということになると、乗継の問題はありますが、鉄道に代わるものとして非常に大成功していると思っています。人口15,000人弱のうち7,000人が利用しています。それも300円で、東京が非常に近くなります。こんな自治体、探してもなかなか他にないと思います。

費用対効果という面で、コミュニティバスというのが一時流行りました。平成7年ぐらいにスタートし、これは今、徐々にドア to ドアのデマンドバスに切り替わっています。スクールバスは今、合併を控え高齢化になり、どうなっているのでしょうか。

高齢者対策というのは、これからどんどん増えていきますので、これはコミュニティバスと一緒に考えるというのは、難しいのではないかと考えております。高齢者対策はデマンドの方でやるのが良いかと思えます。ただ、コミュニティバスを使って病院等に行かれる方がいると思いますが、無料のスクールバスとコミュニティバスをセットにするというのを実施している所はありますか。

○パシフィックコンサルタンツ

無くはないです。ただ、基本的には乗客を有償にした場合は、全員有償になります。それに対して、学校の方から生徒たちにチケット配ったりして、実質無償化するというやり方はありますが、完全に生徒は無料、高齢者は有料というやり方は出来ません。

○委員

出来ませんね。国交省はスクールバスがあるならそれを有効に使いなさいという話がありますが、片や無料で片や200円いただきますとなると、そのすみ分けがうまくできている所が果たしてあるのかなと思います。

○パシフィックコンサルタンツ

一カ所だけ、途中まで中学校の所までスクールバス運行をし、そこから先を一般バスとして運行している事例ならあります。それは有料になります。混乗している状況では全員有償化してしまいます。これは制度の問題です。

○委員

我々が委託を受ける場合、バリアフリーの問題があります。資料に車両価格が記載してありましたが、一番上の車両の、バリアフリーのノンステップ車両を買わざるを得ないわけです。今多古町さんでやられているのは、当時は貸切事業で一般の乗合行為も出来ますよということで、その辺がいくらかグレーのところがあったのが、それが自動的に4条免許に切り替わったわけです。これから買う場合は、全てノンステップ車両にしないとナンバーをつけてもらえません。

今、スクールバスでやられているのは、白ナンバーですよ。白で有償ということでお金をとることになった場合は、バリアフリーの関係はどうなるのですか。どこの自治体でも今迷っているのは、そこだと思います。色々とお話しましたが、ご参考になればと思います。

○議長

皆さんそれぞれの立場から発言していただいて結構ですので、どうぞ。

○委員

せっかくなので発言させていただきます。私は公募の一般の者です。今お話に出たスクールバスは町の物だと思うのですが、スポンサーから広告収入を得るのはどうなのでしょう。

○議長

今スクールバスではやっていませんが、他のものではやっています。しかし、広告料で運賃に相当するような期待する額は得られていません。

○委員

どれだけラッピングをするかというのはありますし、収入も微々たるものでしょうけれどもルートの中での削減というのも限界が出るでしょうから、外からの収入を得ないとマイナスを埋められません。そのため、そういった部分にも意識を持っていかないと、最終的にはお互いでルートを削り合ったところで限界が出てくると思います。

○議長

そういう視点からも検討は加えていくべきだと思っています。その他にございますか。渡邊先生いかがでしょうか。

○委員

今皆さんがお話していただいたようなスクールバス、デマンドバス、タクシーということに関しては、高校生は直接関係ないものですから発言を控えていました。デマンドタクシーについては、おそらく名前は違いますが他の自治体、例えばうる覚えですが、山武市では東西はJRが通っていますが南北は不便な所もありますので、デマンドタクシーにあたるようなものがあったと思います。その辺が確か土日だけでなく色々使っていたと思いますので、デマンドタクシーの今後の方向性としては、参考となる気がしております。

それから町外からの高校生の募集ということで前回もお話しさせていただきましたが、現在約70名

が電車とバスを使って町外から通学しております。原付は除いた数字です。ある保護者の方とお話しさせていただいた時に、八日市場駅からのバスに乗ってきているが、定期は買わずに回数券で来ていると聞きました。土日の部活動は変則的なこともありますし、時間帯によっては保護者が迎えに来ることもあり、定期では無駄になってしまうので回数券にしているそうです。それでも月に約3万円かかるという話を聞いて、非常にバスの通学は高額という気がしました。一方で、町外からシャトルバスなどを使えば非常に便利に成田市から通えるという現状もあります。成田の中学校に、何時何分のバスに第2ターミナルから乗れて充分通えるという話をすると、びっくりされます。これは意見というより要望となりますが、町外から通ってくる高校生に対していくらかの補助金を町として出せば、生徒募集にはありがたいという気がいたします。約70名ということで、いくら位出せるかというのは難しい問題ですが、交通システムが便利になればなるほど外に出やすくなります。外に出て行かれると困るので、外から中にとということで援助していただければ学校としても生徒募集に力が入るという感じがございます。

#### ○議長

学校の校長先生の立場から貴重なご意見いただきました。

今、千葉交通さんからお話がありましたように、シャトルバスを千葉交通さんに骨折りいただき往復20便やっておりますが、朝晩、このローカルでこれだけ乗客がいるのはあまり例がないという程盛況でございます。ですから、これはやはり多古町の宿命である、鉄道がない町の実態だと思いますので、これからも政策として強く方法を取っていかねばならないということだと思います。

夜遅くの便がなかったので23時頃までのバスを運行してほしいという要望が特にありました。実際に運行したところ、PRが徐々に効いてきて、利用者が増えてきたという実態があります。朝も5時48分という便も加えていただき、実態が伴ってきました。この辺は基本として置いておかなければいけないという思いであります。

水戸地区に工業団地があるのですが、ここへもぜひ循環バス、シャトルバスを運行してくれという要望がありました。今、モデルは何か月実施していますか。

#### ○事務局

先月10月1日から行っており、まだ2か月に至っていません。朝2便、夜4便、計6便を運航しています。実態としては、1便当たり平均すると約3人です。休日は会社運行のバスがやっていないため、休日に会社に来られる方も乗っています。これからもっと伸びると思いますので、工業団地を回した効果というのは、今後徐々に出てくると思います。

それから、昨年9月からシャトルバスを20往復40便にし、当初は経費が上がりましたが、今年4月、年度切り替えから利用者が非常に増えて、一番多い7月には月7,000人を超えています。やはり走らせてから半年程度はPR、周知の期間が必要かと思います。シャトルバスについては以前50%の収益率だったのが45%に落ちましたが、それが徐々に回復、なかなか100まで行きませんが半分を超えてきて、11往復22便の頃に戻ってきました。

#### ○議長

そういうことで、デマンドの議論ももちろんですが、基幹のルートの方の対策も必要だと思っている次

第です。参考までに前提条件を少し加えて議論いただければと思います。

早い時期に観光ルートでデマンドを飛躍させたのは、足立美術館へ行くルートが大きいと思います。早い時期に決めており、バスが駅から15分に1本くらい出ているのではないかと思います。これはスポンサーを美術館に求めて、契約料を得て、観光にも寄与しています。基本ルートはうまくいっている感じがしました。

他に何かご発言ございませんでしょうか。高橋委員、何かございますか。

#### ○委員

私の住んでいる地区は、循環バスの場合だとバス停まで1kmあります。私の母も足が悪かったので、途中の休憩を含めバス停まで40～50分見ていました。近所で多古へ行くのに循環バスを利用している方は、1名か2名くらいだと思います。他の方は大体自分の車で行ったり、近所の方に乗せてもらったりしています。家の方は旧大栄と近いのですが、大栄の方で、町の病院に行くのに循環バスを利用している方がいらっしゃいます。もし循環バスがなくなった場合、その方たちはどうしたらいいのでしょうか。町民が対象になるかと思しますので、デマンドになった場合、その方たちは利用出来るのか、気になります。

#### ○議長

そういう視点もあるそうでございます。他に何かございますか。

#### ○委員

うちの方は循環バスが通りません。3ルートと言いますが、その停留所に行くまでが大変という方が結構いると思います。ですから、デマンド型のタクシーでも、ハイエースでも、中地区なら中地区の予約をこういうルートで運んだらいいといった形で、家の前あたりで待っていれば乗せて行ってくれるような形を取らないと、なかなか利用客は増えないと思います。そして、年寄りにはもっとわかりやすくしてもらわないと、デマンドの意味がわかりません。前に国道が通っているにもかかわらず、1人で買物に行けないということで生協の宅配を利用したり、そんな対策を取っている次第です。デマンドのPRをもっとした方がいいのではないかと思います。

#### ○議長

利用者側の立場から、貴重なご意見ありがとうございます。あと、俗に言う買物難民というように、買物にも行けないという方は確かにおられます。スーパーが2社ありますが、その片方のカスミさんが、出張販売をするテナントを募集しておられます。予約制度でやったらどうだと提案してくれているのですが、それを運用するテナント、事業者がまだいないという状況のようでございますから、これもカバーしなければなりません。予約の運送以外のことも考えなければいけないという思いがあります。

それからJRさんに多古台にバスの関東営業所を開設していただきました。JRさんも先程話したようにこれから運転手が不足し確保できなくなるので、自動運転を行いたいというアイデアもあるようです。JRさんの立場から何かご発言あればお願いします。

#### ○委員

先程から町長が言われていた自動化運転の関係は、現行JRバス関東の福島県にある白河支店という所に成田駅から軽便鉄道の間を我が社が走っているのと同じような跡地があり、JRが専用道路のような形で走っております。そこに全国で実証実験中の自動運転のバスを走らせられないかと、今対策を少しずつ進めているところでございます。

大型免許を取るのにはお金がかかるので、乗務員はなかなか集まらない状況です。今後、やはり乗務員不足ということもあり得るので、自動化も含めて検討していきたいと思えます。

それから、先ほどカスミさんが事業者を通して配達するというような話が出ました。これは全国、千葉県、国交省も含めた勉強会もありますが、例えばバス停まで取りに来てくれたら、その荷物はバスに積んで運ぶといったことも今、千葉交通さんも含めて勉強会をしています。そういった面では、デマンドや循環バスが細かく動けば、その空いているスペースに例えばカスミさんに積み込んでもらって、バス停なりそういう所に下ろすということも考えていかなければと思っております。

多古町はデマンドもバスもタクシーもあります。全国の中ではバス会社が撤退して、タクシー会社も撤退し、本当に無償のボランティアさんでしかご年配の方は動けないという土地も現実にあります。全国的にみれば、そういった面ではまだまだ多古町は恵まれている環境なので、私ども輸送業者は、市民も含めて行政と一緒に歩いていければと考えておりますので、よろしく申し上げます。

#### ○委員

先ほど買物難民という話がありました。カスミさんという話もありましたが、もう1つのスーパーのセイミヤさんからこういう事業をやりたいという説明が数か月前にありました。

実は「とくし丸」がそのビジネスモデルを開発していて、どのスーパーさんでもいいのですが、そこに中核になっていただくようなものです。例えばセイミヤさんに中核になっていただき、軽トラを持っていただくオーナーさんをまず募集します。オーナーさんは朝、スーパーで荷物を積み込んで売りに行き、また帰って来て、売れなかったものは返します。各商品は、全て10円上乗せします。ただ、オーナーさんになるには、事前に150人の契約を取らないといけないというのが制度の根幹です。まだ多古町ではオーナーさんが見つかっていないということで、私もこの前セイミヤさんに電話したところ、どなたかいらっしゃらないか？という話でした。すでに茨城方面、潮来、鉾田ではオーナーさんが見つかって、来春ぐらいからスタートできるようなお話です。香取、小見川も同様にスタートできるようです。民間での動きもあり、非常にいい事業だと思っておりますので、オーナーさんをまず募集し、実施できればと思っております。

#### ○議長

先程のカスミさんの話は間違えました。セイミヤさんでした。

#### ○委員

配達については、いくら以上という金額が決まっているらしいです。

#### ○議長

その辺の所も含めて考えなければなりませんね。

#### ○事務局

もう少しで 16 時になりますので、申し訳ございませんが事務局の方から話をさせていただきます。9 月にありました第 1 回の会議で、なぜこういった町内コースの検討をするかといった中で、今回の資料の冒頭にもありますが、将来にわたって持続可能なという表現をしております。特に循環バスの収入は 1 割を切ってきて 2,300 万円の税金が入っています。実際に循環バスを昨年の町民アンケートで使ったことがないという人が 86%ほどいらっしゃいます。使ったことがあるという人が 4.8%で約 5%です。これは高齢者だけでなく 16 歳以上対象でしたが、そういった経費が増えてきて、町民アンケートの中では循環バスの使い勝手が悪いという意見がありました。その原因というのは高齢者だけでなく小中学生が使っている中で時間帯が悪いということ、各地域を回っていて 1 回に回る時間が 1 時間以上かかるということです。1 時間近くバスに乗って病院に行っているという話もあり、色々なご意見をいただいています。最近寄せられている意見の中では、土日祝日にやっているデマンドが便利なので平日にも拡張してほしいというのが多く、アンケートにも出ていますし、最近電話もかかってきます。そういう状況を踏まえてこのような会議をやってきました。

スクールバスの話が前回から出ていますけれども、第一小学校・久賀小学校のスクールバスの運営費が年間約 2,500 万円です。中学校や常磐・中村小学校でもスクールバスを導入するとさらに経費がかかります。そして平日はデマンドという中で、更に便利さを求めていくのか、他の費用負担もありますので、どんどん公金を入れていくのかということもあろうかと思えます。そういった中で、循環バスを利用する高齢者や小中学生を考え、今後当初の予定通り 2 月に方向性を出していきたいということがございます。

#### ○議長

事務局の方から話がありましたように、2 月頃にもう 1 回会議を想定しておりますが、ここで最終の方向性を出すために、今日出た意見などを事務サイドでコンサルさんを交えて集約していきます。状況によりましてはまた個別に意見を求めることがあろうかと思えます。最終、2 月頃に開催されるこの会議で方向性を出し、皆さんにご理解をいただき、それを具体的に政策の中でスタートできるように準備をしたいと思っております。日程的なものも含めて今日のご理解いただきまして、会議を終了させていただきたいと思えます。事務局にお返しいたします。

#### 4. 第 3 回会議について等事務連絡

#### 5. 閉会

#### ○事務局

ご意見をありがとうございました。次第 4 の第 3 回会議についてということで、事務局からご説明申し上げます。

町長からもお話ありましたが、来年 2 月中旬から下旬にかけて、年度内最後の第 3 回会議を開催する予定です。その時には具体的に、概算となりますが事業費を盛り込んで、いくつか例を示して、最終案という形を取りたいと思っております。

本日も資料でご提案させていただいた分もありますが、ご意見いただいた中で、ドア to ドアのデマ

ンドに拡大していくというようなご意見もありましたが、そちらがやはり軸になっていくというところで、事業費等も提示させていただければと思っております。

日程につきましては、今回と同じように決まりましたらまず開催のお知らせのお手紙を出させていただき、会議の1週間前を目途に資料を送らせていただきたいと思いますと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

委員の皆様から何かございましたら、お願いしたいと思います。特になければ、以上をもちまして第2回の公共交通会議を閉会させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

以上