

○開催日時：令和7年6月18日（水） 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 23名

事務局（多古町企画政策課） 3名

○次第

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. 議事録署名人について

会長より梅田委員、平山委員を指名

5. 議題

○事務局

続きまして次第5、議題に入ります。議長につきましては、本会議設置要綱の規定により会長が務めることとなります。平山会長お願いいたします。

○会長

ただいま事務局より説明がありました通り、議長を務めさせていただきます。議事の円滑な進行につきまして、皆様のご協力をお願いいたします。

それでは議案第1号、令和6年度多古町地域公共交通会議決算の承認についてを議題とします。事務局より説明を求めます。

○事務局

資料に基づき説明

○監査委員

監査報告を行う

○会長

議案第1号について、ご意見・ご質問等があればお願いします。

○委員

本日の議案1号で決算審査額が25万8978円で、処理は町の方に戻すのか、それとも繰り越して令和7年度の方でお使いになるのかこれについて補足で結構ですので、取り扱いについてご説明していただくのと、あと事業報告の中で、多古町地域公共交通マップの作成について、どのくらい今もう既に配布して、いづらか残ってるのか、お伺いできればと2点質問させていただきたいんですけど、お願いします。

○事務局

まず一点目でございますが、繰越金があるのかということでございますが、町からの負担金につきましては、差額は町に戻しております。

なので、会としての繰越金は発生してございません。

また、令和7年度につきましても同様に、町の方から予算をいただきまして余った部分については戻入するという形で会計の方を整理させていただいております。

2点目でございますが多古町地域公共交通マップにつきましては、枚数的には6000部印刷してございます。昨年度末に、印刷いたしました全戸に配布をしているところでございます。

残りにつきましては各イベントであったりだとか窓口に来られた方に随時配布しております。

○会長

他にご意見・ご質問等があれば、お願いします。

<挙手なし>

○会長

それでは議案第1号、令和6年度多古町地域公共交通会議決算の承認について、承認することにご異議ございませんでしょうか。

<異議なしの声>

○会長

ご異議ございませんので、議案第1号令和6年度多古町地域公共交通会議決算の承認については、承認することと決定いたします。

○会長

続きまして、議案第2号、令和8年度地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）の策定についてを議題といたします。事務局より説明を求めます。

○事務局

資料に基づき説明

○会長

議案第 2 号について、ご意見・ご質問等があれば、お願いします。

○委員

表 2 で JR バス関東株式会社の具体的な経営指標に関するデータが出てまして、一般路線で地域の中で競争し合って運行してるということで、黒塗りになってるということでございました。

それでちょっと念のための確認ですが、会議では黒塗りですけれども、地域間幹線系統のこの国庫補助は一定の収入がですね、低くなった場合は、国と県の補助が受けられなくなるとかですね、いろいろと条件が厳しいものがございます。

こうした会議には黒塗りで結構なんですけど事務局では、この黒塗りでない数値は、千葉県等から把握してこれ以上になったらもらえないとかそういう部分は事務局で把握なさってるのかどうか、これについてちょっとお伺いできればと思います。

○事務局

表 2 のですね、黒塗りの部分でございますこちらにつきましては事務局で把握しており、きちんとそのように取り扱っております。

○会長

他にご意見・ご質問等があれば、お願いします。

<挙手なし>

○会長

特にご質問等ないようですので、議案第 2 号、令和 8 年度地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）の策定について、承認することにご異議ございませんでしょうか。

<異議なしの声>

○会長

ご異議ございませんので、議案第 2 号令和 8 年度地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）の策定については承認することといたします。

次に、議案第 3 号令和 8 年度地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統）の策定についてを議題といたします。事務局より説明を求めます。

○事務局

資料に基づき説明

○会長

議案第 3 号について、ご意見・ご質問等があれば、お願いします。

○委員

2 点確認をさせていただき、質問という形になるんですが、フィーダー系統の補助は多古町のデマンドタクシーが対象であるということで、まず一点目は、会議の冒頭で平山会長からも高校生の利用で、進学を選択肢が広がったということでお話がありました。

これもデマンドタクシーを乗り継いでいってというふうにあったんですが、これは時期的に対象の期間が違うので、具体的にはこの今の資料ではないですけどもこの辺は乗り継ぎという部分で目標とか事業の目標効果実施主体等では、特にそこに触れてないような気がするんですけどもここについてはちょっと確認をさせていただきたいのが、まず 1 点っていうのと、あとはですね別紙の 1 枚目に、共通定期券の導入検討というのが、目標達成するために行う事業およびその実施主体の中にありまして、この複数交通モード間で利用可能な共通定期券の導入を、これ検討ということなんですけども実際 JR バス関東もしくは京成バス千葉イースト等、既に協議等がもう行われているのかこれからなのか、この辺についてお伺いできればと思います。

○事務局

まず 1 点目の高校生の利用のことについてでございますがこちらは今お話があったように、学生の利用についてはこの 4 月から始まったところでございます。

こちらについては、別紙の方では特にうたってはございません。

今後ですね運用について今試行運行という形で中学生、高校生をやっておりますので、ある程度見合ったところでですね、こちらの方の事業の効果等に加えていくというような形が望ましいのかなということとして、今は入れていないという状況でございます。

またもう 1 点ですね共通定期券の導入の検討についてですが、こちらはですね、まだ具体的な検討段階にも入ってございません。

現在デマンドタクシーの方で、取り組んでおるのはデマンドタクシーの利便性向上というところでございます。

こちらには特に文章的には謳っておりませんが、現在実施しております中学生高校生そうですね。

通学時の利用こちらの方もそちらの取り組みの一つということで捉えておるところでございます。

またパンフレット等の作成につきましては先ほどですね、お話したような公共交通マップ等で、周知をしているところで、共通定期券の導入につきましては、なかなか現在の運行の中で取り入れるのが実際はこの計画には載せていますが、難しいのかなというふうには考えております。交通計画の中でもやはりフィーダー系統とですね、地域間幹線系統のですね、やっぱ接続という非常に重要な要素でございますので、引き続きどのような形がいいのかっていうのは事務局で検討したいと考えております。

○会長

その他、ご質問ご意見等ございますでしょうか。

○委員

1点だけ確認をしたいんですけども、56ページの計画目標の中の計画目標①その中で、空港シャトルバスの運行本数が1日40便ということで、目標値現状値以上ということなんですけども便数をどのぐらい増やすってということで考えているとか、確かにお客さんから見ればですね、便数が増えれば利便性が良くなってですね、さらに乗る方が多くなるってところがありますけども今最初冒頭会長からもおっしゃられてました運転手不足というところがありますので、そのこのところは、京成バス千葉イースト事業者と便数の件については協議していただきたいなと思いますどうぞよろしくお願いいたします。どのぐらい便数を考えているのかちょっと質問、確認ですけれども、わかる範囲でお願いします。

○事務局

目標としましては現状以上ということですので、現状はですね1日20往復40便ということでございますので、現在のところは20往復40便を維持してまいりたいと考えているところでございます。ただし、空港シャトルバスにつきましては、年々、利用者が増えてございます6年度につきましては年間ですね14万人余り、延べ人数にいたしまして乗られているというところでございます。

この後ですね本日の会議の報告事項の中でもちょっとご報告申し上げますが、芝山町からいろいろ協議がございまして、バス停を1ヶ所増やしたいということを考えてございます。これも京成バス千葉イーストと本町、芝山町の方で既に3者で協議を進めている事項でございます。これから利用が増える中で、さらに便数の増加というのが必要になってくる場合は、もちろん運転手のお話であったりだとか、京成バスさんの労働環境のお話もありますのでそういったものを鑑みながら、便数をどのぐらい増やしていけるかっていうのは今後検討課題かなと思ってございます。

○会長

その他、ご質問ご意見等ございますでしょうか。

<挙手なし>

○会長

それでは、議案第3号、令和8年度地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統）の策定について、承認することにご異議ございませんか。

<異議なしの声>

○会長

ご異議ございませんので、議案第3号、令和8年度地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統）の策定については承認することに決定いたします。

次に関連がありますので議案第4号多古町地域公共交通会議設置要綱の一部改正についてと、議案第5号多古町地域公共交通会議運賃協議分科会の運営規程についてを一括議題といたします。事務局より説明を求めます。

○事務局

資料に基づき説明

○会長

議案第4号・5号について、ご意見・ご質問等があれば、お願いします。

○委員

私から2点お伺いしたい。まず、議案第5号の第6条にですね、分科会の会議はあらかじめ交通会議の承認を得て会長が招集するというので、私ども委員の方でもこの分科会の内容はわかるんですが一方で資料の議案第4号の2枚目に改正の趣旨という言葉で道路運送法が改正されて、この運賃等の協議を行う際は、あらかじめ公聴会等により広く意見を求めるとこの分科会はこの会議で承認を受けるといふことでこの協議があればわかるんですが、この公聴会など、自治体によってはパブリックコメントをやったり、規模によっては町報というか、町の知らせという印刷したものでやる場合もありますし、地域によって様々でございます。

事前に町民の方にお知らせする、利用者等に知らせる場合に、この公共交通会議の委員にはあくまでも分科会の設置の承認がでてから、あらかじめ周知をするのか。事前に会議の承認前にやるのであれば、ご回答によっては要望となるんですが、主この意見聴取をする内容については、バス事業など大きな影響がある内容でもあるので、情報としては委員の周知をお願いしたいということなので質問と意見がまず一点。

それからもう一点は今回の第4号の議案で、新旧対照表を見ていただくとわかるんですが、第3条ですね(1)地域の実情に応じた適切な乗合旅客等の対応、ここから先がですね運賃料金が削除するという案で今協議が進んでるといふことでございます。

今回、質問させていただくのは、道路運送法に基づく乗合旅客運送の運賃というものは、一般乗合旅客自動車運送事業以外でも、例えば一般貸切旅客自動車運送事業が国の許可を受けて乗合旅客運送を行う場合、それから自治体は公共性が高いということで、自家用バスを使って乗り合いで運賃を定めてやる場合、こうしたケースもございます。

ご案内の通り今回、第9条の2で、運賃協議分科会で決めるということでございますので、この乗合旅客自動車事業のうちはこちらでやると。

他の事業はどのように協議するのかというと、要望で言うと、運賃協議会は乗り合い事業なんで他はやらないということもあるんですが、乗合旅客運送の対応などかいてありますから、このなどで21条の許可もしくは自家用事業所による乗合の運賃はやるということであれば、この案でも結構だと思うんですけども何もそこはできないってことになりまして、これから交通空白の報告の他の議題であるように、機動的に町の政策を進める上では、ある程度幅を持って運用がいいんじゃないかと思うんですけども、などについてですね、この第3条に残った「等」についてちょっとお考えをお伺いできればと思うんですけども、以上2点です。よろしくお願いします。

○事務局

1点目でございますが広聴の部分でございます。今回の改正によりですね、公聴会の開催、住民の利用者、利害関係者の意見を反映させる必要な措置を講じなければならないということになってございます。

こちらにつきましては、国の方からいただいている資料の中では、パブリックコメントまたは町の広報いずれかの実施。それとあわせて、自治会・事業者の説明ということになっております。

実際に料金改定するときどのような形がいいかというのは、町の料金改定というのは行う見込みもないですが、おそらく広報誌での周知それと関連する地域への説明また事業者への説明という形になるかと思えます。

これを招集する前にやるのか後にやるのかということでございますが、あくまでも料金を改定ということが前提での公聴会でございます。ですので、先に分科会の設置をして、それからスタートというふうには考えております。

2点目でございますが、「等」の取り扱いでございます。

言葉としては乗合旅客運送の対応、運賃料金等ということ。これが一番主なこれまでの地域公共交通会議の協議事項でございました。そこに等が入っております。

今回運賃料金という文言を削除したところでございますが、これはあくまでも乗り合い旅客運送の運賃料金に含まれておりますので今後は分科会で協議する「等」の部分は、当町としては幅広に捉えているところでございます。

ここのところについては幅広く捉え、先ほどから出ておりましたお話についても、諮る必要があるのかっていうところに意見はあるでしょうがご説明したりそういったご報告というのは必要なのかなどそのように考えております。

○会長

その他、ご質問ご意見等ございますでしょうか。

<挙手なし>

○会長

それでは、議案第4号多古町地域公共交通会議設置要綱の一部改正についておよび議案第5号多古町地域公共交通会議運賃協議分科会運営規程について承認することにご異議ございませんか。

<異議なしの声>

○会長

ご異議ございませんので、議案第4号多古町地域公共交通会議設置要綱の一部改正についておよび議案第5号多古町地域公共交通会議運賃協議分科会運営規程については承認することに決定いたします。

以上で、議題がすべて終了しましたので、議長の任を解かせていただきます。円滑な議事進行にご協力いただき感謝申し上げます。

6 報告事項

○事務局

つづきまして次第6、報告事項に移ります。報告事項1多古―成田空港間シャトルバスのバス停増設について事務局よりご説明いたします。

○事務局

資料に基づき説明

○事務局

ただ今の説明につきまして、何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

○委員

多古町とはこの度のバス停の新設も含めまして進めております。

またですね乗降人員につきましても互いに情報を共有し合いながら、今後も進めてまいりますことを申し添えさせていただきます。

また今後とも安全運行に努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。

○事務局

他にご意見・ご質問等があればお願いします。他にないようですので、続きまして報告事項2 多古町地域公共交通計画、令和6年度事業評価について事務局より説明いたします。

○事務局

資料に基づき説明

○事務局

ただ今の説明につきまして、何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

○委員

計画目標の2のところですけど成田市香取市匝瑳市等への移動を支える公共交通サービスを維持させることで、町民の通勤通学を支えますと記載があります。

私の耳に入ってきた情報ですが匝瑳高校に通っているお子さんがバスに乗ると間に合わない。

学校がもう授業が始まっている最中に到着するっていう情報を聞いてるんですけどもう1本早くするとあまりにも早く着きすぎてしまうとその辺に関しては増便だったりはあるのかどうかをちょっと聞きたいです。

○事務局

ご質問ありがとうございます。匝瑳高校に通っているお子さんの保護者からこちらの方にもいろいろとご指摘をいただいているところでございます。

多古町から通ってる生徒は、多古時間というのがあるらしくて、朝のホームルームに間に合わなくてもいいよみたいなちょっと特殊な取り扱いをしているということを知ったことはこちらとしても聞いてございます。

バスの増便ということにつきましては、これは現状を考えた中で非常に難しいのかなというふうに考えています。理由としてはやはり利用者の減少でございます。

町としては多古町あるいは匝瑳市、香取市もですが、多古本線と栗源線につきましては、単なる公共交通というだけではなくて、地域の特に子供たちの通学を担う大事な移動手段ということで捉えておりま

すので、人が少なくなったからといってですね、廃線ということは非常に困るということで、昨年度 JR バス関東と協議をさせていただき、何とか廃線は免れたところでございます。

ただやはりですね、

乗る人がいなければ、公共交通というのはなくなっていくというのが一つの方向性としてありますそれと昨今のやはり担い手不足ですね。

運転手が少ないということもございますので、なかなか増便していくというのは難しいのかなというふうに認識しております。

そういった中で今 JR バス関東とお話をしているところでは、そのダイヤの改正ですね。

ダイヤの改正で少ない本数ですがなるべくその利用者のニーズに合ったダイヤ改正というものができないかということで現在多古本線について検討を進めているところでございます。

佐原高校とか佐原方面に向かう栗源線につきましては、高校生にあったダイヤの方に改正をしていただいたという経緯がございますので今回多古本線も可能な範囲にはなってしまいますが、ダイヤ改正ということで対応できればと考えてるところでございます。

○事務局

他にご意見・ご質問等があればお願いします。

○委員

今お話あった件につきましてはジェイアールバス関東も十分承知しておるところでございます。

やはりお客様からのご意見、運転している乗務員からもそのようなご意見いただいております。

通常でも成田市内の方が混雑等あって、匝瑳高校に到着するのが約 10 分遅れるっていう意見も乗務員からあったりして今社内でも話をしているところでございます。

早ければ本年度中のダイヤ改正して現状維持の本数の中での時間の変更という形にはなるんですけども、早い段階でできればなっているふうに思っております。

○会長

JR バスの規定に則りますと、多古町とか香取市とか匝瑳市だけの問題ではなくって、基準に沿って、考えてまいりますと、去年の廃線というふうなお話もいただいているところを何とかあの通学の手立てがなくなってしまうというふうなところで、JR バス関東様におかれましては、多古町の将来性で、人口増をこれから頑張って進めていくという政策や、あるいは香取市それから匝瑳市と連携いたしまして補助金等のところで、赤字分をどうにか市町村で分担するというふうなところで、減便という形で存続していただきました。関東地区全体を見回しますと、同じ基準で考えていきますと、これだけ乗らないというふうなことになってしまうと、廃線路線だというふうなお話は承っているところで町民の皆様方に、その公共交通をいかに使っていただくのかというふうなところが、町としては非常に大切であるということを考えております。

様々な手立てを講じまして、小さい子供たちがバスに親しむようなイベントや、あるいは地域おこし協力隊を使いまして、公共交通で楽しむようなバスツアーというふうな手立てを様々考えているところではございますが、まずは町民の皆様に乗っていただくということが一番いいかなと高校生を送ったりしないでバスで通いなさいと言っただけのような、まず町民の意識改革も非常に大切なのかなというふうに考えております。

そういうわけで、代表の委員の皆様方にはそういうふうなこともお知り合いの方等々にまた言っていただき、公共交通を地域で守っていきましようというふうなスタンスをとっていただければありがたいなというふうに考えております。

よろしく願いいたします。

○事務局

他に何かございますか。

○委員

いくつかちよつとあるんですが、まずは計画目標②ですね。

こちらの路線バスですが、やはりいろんな事情があって減便になってきたと。

そういった背景の中で効率性、これは良くなってきたよと。

実際に1日1便当たり見てみると乗車効率が上がってきてるとこれはいい方向に改善してきている。

ただし、今お話があったように、通学のところで利用できない等なかなか利便性といったところが逆に発揮できてないところもあるよといったところだと思います。

ここを改善していくっていうそのお話が伺えたので少しほっとしたんですが現実的に見るとこの44.3万人から37.8万人に実質減少してるわけですね。

そういう方たちが実際どういう行動に取り、パターンとして変わったのかといったところ

これはやっぱり非常に大事なところで、特に通勤通学というキーワードを、その計画目標に考えてるとしたら、通勤の場合には、自動車対応ができるんですが、やっぱり通学はそうはいかないと。

そういったところから、考えたときに、やはり子供たちの移動といったものにきちんこの路線が対応できてるかっていったところがやっぱり大きな評価軸になってくるのかなと思いますのでぜひ今のダイヤ改正等を含めたところについてもですね、実際5万人減ったとしたら車利用に変わっちゃったっていうのは、公共交通転換の社会的な動きからするとちよつと残念なところではあります、多古町では高校生の移動がきちんとバックアップできてるんだという自信を持った取り組みの計画評価ができる方が逆にいいかなというふうに思いますのでその辺はぜひ追跡調査なりフォローアップしていただけるとありがたいなと思います。

それから、計画目標の③と④の関連なんです、シャトルバスにおいてはかなり順調にきているということで、全く心配なしといったところかなと思うんですがデマンドのところでございますね。

今、この多古町だけがデマンドで苦しんでるとかそういうことではなくて、全国の自治体でデマンド本場にどうするんだっていうところが今議論されております。

デマンド交通といったものが万能の交通手段ではないというのが大前提の中で、どういう維持の仕方継続の仕方をするのかっていうのが非常に悩ましいところです。

そのときにどういう評価値で取り組むかということで、今回この事業評価調書の中で目標設定として挙げているもの。

このスタンスでずっと続けてって、私はいいとは思っているんですがそれと事務局としてはですねフォローアップする形でもう一つもう一つ二つ、その評価軸を継続でみてほしいなといったところでございます。

例えばデマンドタクシーの利用者数、計画目標③のところ、令和6年度で29.82人/日という形で、1日約30人利用されてるというところなんですが多古町で例えば1台で頑張りがきってやってるのであれば

29.8人というのは、デマンドタクシーの上限値といたしませんか。

大体20人から25人ぐらいが適正な利用ができる範囲だというふうに目標値として設定されています。そう考えると、1台でやれば最高にフル稼働してるねって言えるんですが、2台になってくると、15人程度になってしまうとそうすると1便当たりの1台当たりの利用効率が悪いよねといった数字の見方ができますのでこれ3台使えらしたらもっと悪いぞこれどうしようっていうね、乗合率を本当に考えなくちゃいけない数字になってまいりますので、ぜひその辺をフォローアップしておいていただきたいというふうに思います。

さらに計画目標の④のところでございますね。

自治体の財政負担額で、今年度2800円ぐらいかかるといところで、こちらについては全国的にもですね、首都圏から離れば離れるほど高くなっていくという傾向がございます。

そういった中では、2000円3000円でやってる自治体さんも千葉県の中でも結構あることは事実でございます。できれば1000円ぐらいを目標値1500円っていう今回の提案ですが、そこに持ってくるのは一つの妥当性があるなというふうには思うんですがそのときに、あの財政負担額だけで見ているのかっていうのが一つまたございます。

これも別の自治体、千葉県の中でも柏市はですね、1人当たりの財政負担額で見たときに、オンデマンドで動いている柏に来るといのが大体1人当たり1400円ぐらいで動いてるんですが、ベッド地域のところで、地元負担といったような形の企業が提供した負担金を加算したところで動いている東京みらいというバスがあるんですが、こちらについても、市の財政負担は1300~1400円といところで、ほとんど変わりがない。

これは運行経費がいいのかといところで議論が出たんですが、そういった財政補助をしているような民間さんが、その負担金をしなくなった途端に一気に自治体の費用が跳ね上がってしまいます。そういったことが本当に起きてしまうと行けないということで、サポーター基金みたいなものをデマンドタクシーに今後導入するような考え方が地域の中にあるのであれば、もしもなければいいんですが、地域の支援を受けながら維持していくことを考えるとすれば、総事業費に対して1人当たりどれぐらいの費用がかかっているかという見方、これも数値として挙げていただいた中で、どのような傾向がそのデマンドタクシーとして動いているのか。

そういったことを考えていくと、例えば先ほどの説明の中でこれはまだ詳しく見てみないと何とも言えないところなんですけど、午前中のある時間帯に集中してるということであれば、例えば1日借り上げ方式の台数が、例えば2台でやってるものがあれば、1台だけ1日借り上げにして、そして時間帯で朝8時台から9時台、あるいは8時台から10時台とか、その2時間帯を時間帯運行という形でタクシー事業者さんと契約をして運行すると単価契約というアプローチの仕方で、全体予算を下げていくとかですねそういったような効率的な運用をしていくということも次のプロセスで必要になってくるかなという気もいたしますので、ぜひこの辺の数値を丁寧に追っかけてきてですね。

多古町の中でどういうデマンドタクシーがいいのかということをご検討していただきたいとさらに長くなりましたけれども、中学生高校生これに対するデマンドタクシーの支援をやってると実際にはこの費用も総事業費の中に加算されてくるはずですね。

ただこれについては、教育支援という形でやるんだということであれば、そこはある意味お金かけたっていいぞぐらいの腹をくくってですね、そういったところに対する補助金の考え方を差別化してもいいのではないかっていうような思いもございまして、自治体としてどういう方針で子供たちの移動を考えるのか、あるいはそれぞれのベンダーに対する支援をしていくのかといったところもですね、次の計

画策定のときに向けてっていうことの準備をしていただければありがたいなと思います。

○事務局

ご意見ということで非常に的確なご意見をいただき誠にありがとうございます。

まず一つ目のですね、路線バスにつきましては先ほどお話が出た通りでございます。実際には一昨年ですね、計画を策定したときのアンケートの中で、路線バスの利用率ですね。利用したことがあるというのは1.8%ということ。これは藤井先生の方からですね、他の自治体にはないもう危機的な状況を通り越し多古町が公共交通というのは本来、98%必要ないのかなというぐらいの、もうそれぐらいの状況でございます。

みんな自分で移動できるというようなですね、状況でそこで公共交通路線バスを運行していくという意義というのは、先ほどお話があった通り、学生の通学ですね。これが一番だと思っております。学生はやはり高校生がバスで移動しておりますので、これがなくなることによって、高校生の将来の進学の見込みも大きく変わってってしまうということもございます。

なので先ほども JR バス関東様からもお話いただきましたが、運行方法の改善、ダイヤの改善ですね。具体的に申し上げますと、そちらの方で改善の中でこの今 37.8 万人この 47 便程度ですね。今年度来年度維持していただきたいというふうに思っておりますがその中で、37.8 万人が少しでも増加していくというふうな方向に舵切りができればいいのかなとそのように思っております。

次のデマンドタクシーの計画目標④のところですね。

1 台当たりの目標値ということでございますが、現在デマンドタクシーにつきましては 3 台体制で運行しております。それで 29.8 人ということでございます。効率的にはあまりよろしくないということで捉えております。原因といたしましてはやはり先ほどもお話したように結構手厚くですね、本町ドアツードアで運行しているところがございます。

そちらにつきましては、各家の前の道路まで必ず出いただくというような、利用者の改善によって運行効率を上げていこうというふうな形を考えておるところでございます。それとですね、あとはデマンドタクシーを運行する課題であるのかなと考えているのは、多古町の町域があまりにも広すぎるということでございます。

片方で 1 人乗ってもう片方で違うところで同じ時間に予約があったときに、とても乗り合いができないというような距離感のところもございます。

例えば常磐地区で 1 人が 9 時に乗ります。牛尾で 9 時に乗りますと絶対に乗合できない実情があります。デマンドタクシーを運行の乗り合いを進めていくべきところなのに、範囲が広くて乗り合いができない。また最悪、あまりにも広すぎて、お断りしなきゃいけないというような事象が発生している。

そういった運行面の今課題になってるところはあるのかなと思っております。

料金負担のところにつきましては、空港シャトルバスにつきましてもデマンドタクシーにつきましても、これは同様に運行費用というのは増加しております。なので、これはあくまでも運行費用から財政負担額ということなので、運行事業から利用者の利用料を差し引いた額を人数で割り返してるのが 67 円と 2800 円ということなので、その事業の方の効果を見るであれば、その分いくら何に使ってるというふうな割り返しですね。今後、材料としてですね、出していきたいなとそういうふうには考えておるところでございます。

両方ともですね運行経費は上がってるんですがシャトルバスの方についてはやはり、需要が高まっております、年々右肩上がりに増えておりまして、先ほど申し上げたように、令和 6 年度は年間 14 万人

ということ過去最高を記録しておるところでございます。

これはますます伸びていくのかなというふうに捉えておりますが、一方でデマンドタクシーにつきましてはやはり、利用者数が減少しているというところで、この令和6年度の運行費用は負担がですね増えているというところでございます。

その利用者の増加と運行方法の改善について、利用者数を上げていくということが一つの方法なのかなというところですね。

あとデマンドタクシーにつきましては、単なる公共交通というよりは、福祉要素が強いところ免許返納等、車が乗れない方が対象となっている。

いうところもでございますのでこちらにつきましても財政負担についてはなるべく減少させていきたいと考えているところでございますが、運行についても今後も維持はしていかなければいけないのかなというふうな考えでございます。

抜本的な見直しも必要にはなるのかなと思うんですが、その辺はこの後ご報告いたしますですね、調査の方で何とか紐解けばいいのかなというふうには考えております。

○事務局

他にごございますか。続きまして報告事項3 交通空白解消緊急対策事業について、事務局よりご説明いたします。

○事務局

資料に基づき説明

○事務局

ただ今の説明につきまして、何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

○委員

私から質問ではないですけども資料で、青いタイトルに交通空白解消緊急対策事業の下にですね、赤字で応募にあたっては自治体が交通空白と認める地域で実施することが要件となりますと記載されていますが、今の説明ではこれからのこの公共交通会議でいろいろ調整とりながら進めるということですので、この交通空白の定義が、多古町はどうなのかっていうのは非常に重要になってきますので応募するにあたって、こういう形で出されたと思うんですが考え方によっては、例えばタクシーで配車が30分以内であればとか、鉄道バスからの距離とかでバス転換点があるんですが、あと時間というもの、夜間帯全くそういう公共交通がない時間があるとか、いろいろ定義がありますのでその部分については場合によってはこの定義の仕方によっては、既存のバス事業に大きな影響が出ますので会議を通して決める前にはですね、十分に公共交通事業者とも調整をお願いできればと思っております。

○事務局

ご意見ありがとうございます。私の方から説明が漏れておりましたが交通空白と認める地域で実施することが要件ということになっております。

交通空白を認める地域がどこだっていうことなんですが、根底にはですね結構様々あるんですが、こ

の補助事業の中ではバス停から半径1キロから外れるとこです。路線バスがあるところは基本的には交通空白地帯と言わないというところがございます。本町の方として入れるのは現在は常磐地区というところがございますので調査対象として計画で掲げているところがその常磐地区というところがございます。

そちらの方で例えば新たにシャトルバスをやるのがいいのか、あるいはそのいわゆる公共ライドシェアというものです。あるいはデマンドタクシーをもっと拡充していくのがいいのか。そういった様々な方法があると思うんですけども、それらについて調査を進めていくという形でございます。

やはり思い込みでこれがあつたらいいだろうという形で進めてですね、ニーズと合わないということが多々事業にはございますので、地域のご意見等今の実情を聞いて、本当に必要なものは何なのかっていうのを調査の方で明らかにしていきたいなとそのように考えております。

○事務局

他に何かございますか。

○委員

事務局のご回答で少しほっとしたところはあるんですがこの青いページのところにですね公共ライドシェアが目につくので公共ライドシェアっていうとやはり自家用有償運送事業、これが基本的な核にはなるんですけども、あるいは通常型のタクシー車両でいけるのかそれによってだいぶ変わってくるとそういった面では地域の実情を知るといったところ、今回のこの調査でどちらにシフトしてくるのかということと、さらに今タクシー業者でデマンド交通としてフォローアップしていただいているので、当然その運行といったときには事業者さんとの調整が必要になってくると思います。そうした時にそのタクシーを本来活用すべきなのかあるいは逆に言うと、タクシー2台体制とか3台体制を、エリアを区分することによって、公共ライドシェアとかそういうものを併用することでやはり効率的にできるんだとそういったところの問題意識がきちんと地域別のカルテみたいなことで見えてくるようになると思います。事業者さんとしても確かにこのエリアは撤退したとしても、地域の町民の方たちの移動支援といったところでは、集中的にもっと頑張れるというかそういったところがかかり見える化してくるかと思いますので、事業者の選定に当たってぜひ幅広い視点の中の利用ニーズといったものをどうとらえるかをぜひご検討いただければありがたいなと思います。

○事務局

他にありませんでしょうか。ないようですので次第7その他に移ります。

7. その他

○事務局

事務局から本年度の事業スケジュールについてご説明いたします。

○事務局

資料に基づき説明

○事務局

ただ今の説明につきまして、何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

○委員

質問ではございません。

バスの乗り方教室含めて積極的にやっていただけるといったところで、とても地域にとっていいなと思うところと、それから昨年度この会議の中で私の方で静岡県を取り組みを紹介させていただきました。静岡県全体の市町村を走っている路線バスとコミュニティバス、こちらについて12月の7・8日で無料で、小学生の子供たちに乗ってもらおうということが実施されました。

その報告も県からもでていますが2日間で実際3000人を超える子供たちが乗った、かつその日の前後の土日のところで比較をしてみると、大人的人数が約1万人近く伸びてるということで、大人の人たちは料金を払って乗っていますので、基本的には子供たち無料にした結果は、プラスアルファが路線バスが出てるといったところが子供たちにとってアンケート調査、こちらがですね少しご紹介されておりまして、約8割の子供たちが自分たちで今回のバスだけではなく、また乗ってみたいと、そういった意識が上がってきたとそれに対しては各路線バスの事業者さん、それから各自治体のところでこの路線を使うとどここのまちを楽しめるよといったバス停ごとのこういうモデルコースみたいなものを地域の中で一生懸命考えられるとそうすると、無料だから今回乗って初めて経験して、こんなふうに使えらるんだってことを知ったという子供たちが平日は学校がありますけども夏休みとか土日とかにそういうモデルコースを回ってみたいとそういう声が上がってきたということで、意識の醸成こういったところについては一つの啓発事業として成果が上がってるんじゃないかという評価がなされたところです。それで今年も12月2日間または土日という形で、静岡県全域でまた継続してやるということが決まったそうでございます。

なかなか全国事例で47都道府県で初めてということで取り組まれたバスに乗るといって、その機会創出の事業といったものがある意味うまく動き出しているということでございます。

全体で動くのはなかなか難しいんですが、あの子供たちのこういうバスに乗る機会といったものを提供しながら知ってもらうということと、実際使うとこんなことができるんだということを伝えるというモビリティマネジメントすごく大事なことですので、ぜひ各町でも丁寧に進めていただくとありがたいなと思います。

昨年紹介したのでそのフォローアップということで少し説明させていただきました。

○事務局

他にご意見・ご質問等があれば、お願いします。

<挙手なし>

8. 閉会

事務局より閉会発言

会議録を閲し、その内容に相違がないことを認め、ここに署名する。

多古町地域公共交通会議委員

梅田和也

平山 洵