

「令和 8 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 8 年 6 月 22 日（月） 13 時 00 分～14 時 20 分

○開催場所：多古町役場 2 階 第 4 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

委員自己紹介

3. 議事録署名人について

会長より前橋委員、石橋委員を指名

4. 議題

○事務局

続きまして次第 4、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 7 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。

<挙手なし>

○会長

それでは議案第 1 号、令和 7 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 7 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 9 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。

<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 9 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 9 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 9 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。

<挙手なし>

○会長

それでは、議案第 3 号、令和 9 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 9 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。

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。

5 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 今後の公共交通について 事務局よりご説明いたします。

○事務局

多古町 MaaS 構想の素案についてご説明をさせていただきます。

まず MaaS とは Mobility as a Service という訳で、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の乗り物や移動サービスを最適化し、移動の利便性向上や地域課題解決にも資する手段のことです。

続きまして、公共交通の使命について記載をいたしました。

まず、公共交通の使命は単に移動手段を確保することではないと考えております。高齢者が外出を諦めないまち、子育て世代が交通の不便さを理由に街を離れないまち、そして学生が進路や学びの機会を交通によって制約されないまち、こういったまちをつくるという、いわば持続可能なまち作りと密接に関わるのが公共交通だと考えております。

続いて外部環境の激変でございます。今、多古町を取り巻く環境が大きく変化しようとしています。成田国際空港では 2029 年を目標に大規模な機能強化が進められており第 2 の開港プロジェクトでは、

空港周辺地域には今後大きな波及効果が見込まれます。日本全体は人口減少社会となりますけれども、多古町を含む空港周辺エリアでは大きな波及効果が見込まれております。

例えば空港関連の就業者数は、現在の4万人から7万人に増加、空港西側の不動産価格が高騰すれば、多古町への住宅需要は確実に増えるものとしております。多古町の公共交通も従来のままでは対応が難しくなっています。今まさに公共交通を抜本的に見直すという転換点にあります。

成田空港第2の開港プロジェクトに加えまして、グッドマンジャパンの国際物流拠点それから多古インターチェンジ隣接の産業拠点など、ビッグプロジェクトによる人口構造それから都市構造の変化に対応して、公共交通を再設計していく必要があると考えています。

続きまして、現状の課題、その1でございます。まずデマンド交通の構造的な限界についてです。現在の自宅まで迎えに行く、ドアトゥドア方式は一見便利に見えますが需要が午前中に集中し、午後は利用が少ないという偏りが生じています。午後は1とした場合、午前は1.5倍から2倍というような日もありまして、総じて、午前に需要が偏っております。その結果、午前は予約が取れず苦情が発生し、午後は閑散とする非効率な状態が生まれています。令和7年度デマンドタクシー利用者アンケートの回答者につきましては146人。そのうち多くが高齢者でございまして、利用目的は通院114件、買い物67件が中心で、3割以上の方が不便だというような声がございまして、利用者の声としては予約が取れずほとんど乗れない、諦めています。特に午前中の予約が取れない。利用者数の割には台数が少ないのでは。もう1台増やして欲しい。帰りの予約が取れない、待ち時間が長い。といった声が寄せられています。その他にも、シルバーカーの積み込みを許可してほしい。街中だけを走るデマンドタクシーがあったら良い。1回の利用で複数個所を利用できるようにしてほしい。などの声があります。これは利用者のアンケートのため、そもそも予約が取れずに利用のない方々の声は反映されておられません。

続いて、交通の需要と供給のキャパシティの不一致について説明いたします。運行の効率化の阻害要因につきましては車両の台数もしかりでありますけれども、先ほど申し上げたように、一方では需要の時間的偏りにも原因があるとみています。よって午前のピークを午後にシフトさせる構造的なアプローチが必要と考えております。

以上のこと踏まえ、従来型のデマンドタクシーから、ハブアンドスポーク型への転換を提案いたします。具体的には自宅周辺のステーションから市街地のハブまでを結ぶエリアフィーダー、枝葉の部分です。この部分をデマンドタクシーが担い、町の中心部では病院、役場、買い物、飲食などの拠点を結ぶ市街地を循環する新モビリティを運行する構想でございます。この方式によりましてデマンドタクシーはステーションとハブを結ぶピストン輸送に特化できますので回転数が上がります。そして予約の取りやすさの改善が期待できると考えており、アンケートでは現状でも約2割の方が複数ヶ所の利用していることから、その分の効率化は図られることとなります。

続きまして、市街地循環の新モビリティについて説明します。単にデマンドタクシーの台数を増やすだけではピストン輸送という作業に変化はありませんけれども、市街地で新たに環境にやさしい循環型のモビリティを導入することで、複数の目的地を回りやすくなり、待ち時間を有効に活用した複数の移動により新たな価値が生まれると思っております。現在、グリーンスローモビリティを検討しておりますが、当初は自動運転を想定しました。けれどもかなり高額なイニシャルコストそれからランニングコストということがありましたので、まずはモデルを作るということから、グリーンスローモビリティというような記載にしております。

続きまして、人々の行動変容を促す施策を記載してございます。この構想では、交通インフラの整備だけでなく、人の動きそのものを変える仕組みも重視しています。その一つが、利用が少ない13時半

から 15 時半の時間帯の利用を促すために例えば民間店舗と連携した特典、デジタルクーポンなどを付与するなどして、午前に集中する需要を分散させる意図がございます。これによりましてデマンドタクシーの平準化できるだけでなく、待ち時間を買物や飲食、学習などに活用する新たな外出体験を生み出すことができます。世代ごとの使い分けの例としては、高齢者にとっては、外出機会の増加がフレイル予防に繋がります。学生にとっては、図書館や中心市街地を活用した放課後の居場所作りに繋がります。

続いて、デマンドタクシーを介したハブ&スポーク運用によるマルチベネフィットを説明します。新たな人の流れと消費行動は地域経済の活性化に寄与します。また高齢者の外出機会を増やすことはフレイル予防になります。学生にとっては、放課後の快適な自習空間までの移動が楽になります。つまり本構想につきましては、公共交通の効率化のみならず、経済の活性化、高齢者の健康増進、学生の居場所作りを同時に実現する一石四鳥の施策でございます。

実装に向けた推進体制については、多古町は事業主体としてインフラ整備等を行います。交通事業者には運行オペレーション等を、地元企業には、クーポンの提供等をしていただければと考えております。いずれは、データによる情報連携により持続可能な推進体制の構築を見込んでおります。

2つ目の課題に移ります。現在、空港シャトルバスについても課題が出てきています。今年度、4月から6：50の空港行きのバスが満員となる日があり、改善を望む声が上がっています。これに対して、どのような解決策をとるべきか提案をいたします。

まず、解決のアプローチの方法です。

既存路線の混雑に対し、単純に車両の大型化といった対処療法ではなく、新たなルートを設定することで乗車を分散し、同時に交通空白帯を解消、更に沿線の土地利用や地域活性化に寄与することを提案します。

そのための新ルート構想です。

特に、これまで町が整備してきた成田空港と接続する東西道路（常磐～西古内～高津原～飯笹～五辻）を骨格に、公共交通、いわば血流を流し込み、沿線土地利用と連動した「戦略的公共交通の再設計」が必要と考えています。また、常磐地区は本町の北東の端に位置していますが、広域連携の見地から、ここにパーク&ライドを設置することにより香取市山田、匝瑳市飯高などからの空港アクセス需要を取り込むことも見込む東側の玄関口となる可能性もあります。多古町が長年言われてきた「空港の裏側」のイメージを変え、また行政的に言えば、町内での地域間格差の是正にも一定の効果が見込まれると予想します。

ルートの一例ですが、常磐地区には TACO GLAMP や多古の星キャンプ場などの滞在型観光施設ができており、沿線には、西古内グラウンド、旧興新小学校、わせがく高校、つつじが丘住宅団地、そして将来的には国際物流拠点となるグッドマンエアシティなどが予定されていることから、これらを結びつつ、空港と直結する町の新たな交通を完成させることは、「成田空港第2の開港プロジェクト」の波及効果を町に取り込むための重要な施策となり得ます。もちろん、これは公共交通分野のみで考えることなく、町の都市計画部門や、沿線の受益企業、NAA など、官民連携の協力体制が重要となります。

続きまして、全体的な公共交通の構図です。

町全体を見たときに、既存の南北系統である桜田線・栗源線と、東西系統の空港シャトルを組み合わせることで大量輸送型の公共交通が格子状に組み合わせられます。

これに「グリッド型ハブ&スポーク」のネットワークを形成し、パーク&ライド、デマンドタクシー、ライトモビリティと連携することにより、地域内から広域までの移動を網羅できることとなります。

この取り組みは、交通だけにとどまりません。多様化する受益拠点について簡単に説明します。観光・交流・教育文化・居住・物流・働く場所といった、町の資源や資産が沿線上で多次元の価値を生み出します。例えば、乗車証明デジタルクーポンと観光施設でのサービス導入により、交通と観光が連携すれば、観光客に対して、「あえてバスで行く」という動機付けになります。現在、自家用車の保有を希望しない若者が増加している中、これも一定の需要になるのではと考えております。

公共交通と都市計画の連動によって不動産価値が高まることから、今後の住宅施策のカギになる可能性があります。現在、多古台地区は、住宅地とバスターミナルが連動して理想的な形となっていますが、それ以外の多古地区周辺には住宅ニーズに対応する土地がないことが課題となっています。既に地盤の良い中地区や久賀地区に住宅が虫食い状にスプロールしている状況も散見されており、このような無秩序なスプロールを抑止し、公共交通沿線の近接エリアに住宅を集約していくことが求められます。

これまで説明した全体像ですが、公共交通は、単なるインフラではなく、地域課題を解決し、健康や経済の好循環を生むウェルビーイングなまちづくりのエンジンとなります。内部からの循環と外部からの需要取り込みにより、官民連携で取り組む新たなまちづくりの構想です。

そして、エアポートシティ構想と共鳴する多古町を実現するために人口構造や都市構造の変化を先取りし、人々の移動の自由や生活の質 QOL に生じる格差、いわゆる「モビリティデバイド」のない豊かな社会を実現する。

これが、町が考える「未来への接続」です。

今後は、実証運行に向けて、ニーズ調査、住民や関係者との合意形成、道路幅員やステーション位置の検証、複数案の見積り、補助金・財政面の整理、将来効果の予測、関係機関協議を段階的に進めていく必要があると認識しています。

最後に改めて町担当課の考えを総括します。

「多古町 MaaS 構想」は、公共交通を単なる移動インフラとして捉えるのではなく、地域課題を解決し、健康と経済を循環させる「まちづくりのエンジン」として再設計するものです。成田空港の機能強化、エアポートシティ構想という大きな変化を追い風にしながら、多古町の将来につながる交通体系を構築し、持続可能なまちづくりに貢献していきたいと考えています。

私からの説明は以上です。

○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

シャトルバスの関係でいろいろな長期的な展望を見た中での計画が示されておりますけれどもこれはこれでいいと思いますけれども、今現状の中で早速できるもの。

例えば、ここにも示されておりますけれども今のシャトルバス（多古—成田空港間シャトルバス）の他にもう 1 ルート、五辻を通るルートもこれからの将来を考えた場合に、やはりインフラを整備することが最も投資を呼び込むためには大事なことだというふうに認識をしております。

五辻はもう当然、今の状態では交通の空白状態となっております。大事なことは今、空港の移転のために一鉄田地区からの移転で何件かは五辻に移転を希望されている方もいらっしゃいます。それとこれ

からのグッドマンの関係で当然相当の人数の移転対象者が出てきます。その方々をできることであれば、地元の五辻などにとどまっていたら、その辺に移転をしていただくというようなことを考えた場合に、やはり五辻地区がその交通空白地帯でないようにまずはシャトルバスの運行を1日何便かでもいいですからまず実証運行していただくような考えっていうことはできないのかなというふうに考えております。

○事務局

道の駅から役場を通って、空港に向かうのが今現状のシャトルバスであります。これが時間帯によってはいっぱいになってきているという中で、もう1ルート通すことでそれを分散させる効果があるんじゃないかと思って常磐から五辻を抜けて空港に入る道路に交通を引いたらどうかというような提案をしているところでございます。

やはり3年ぐらい実証をやらないと本格運用には持っていけないのかなと思っておりますし、またこの実証する前段としても、ニーズ調査それから空港に入った場合のバス停の確保だとか、関係機関との調整等ございますけれども、実際にその路線を走らせて、今後、五辻の交通空白の解消あるいは常磐の公共の交通空白解消というところと空港の機能強化による恩恵を町の中まで入れていくには公共交通の必要性というものは、十分考えていかなければならないと考えております。

ですので、沿線の土地利用も含めてということで説明申し上げましたので、こういったところ都市計画部門等々調整をしながらですね、実現に近づけていきたいなと思っております。

○事務局

他にありますでしょうか。

○委員

私五辻に住んでいるんですけどね。ぜひぜひこの構想を実現していただきたいなと思うところであります。私個人というのもありますけど仕事上から言いますと、循環交通につきましても自動運転でなくても結構でしょうけどデマンドタクシーの利用者はそこまで行って循環交通に乗れば良いってことですよね。大変良い考えだと思います。

社会福祉協議会で、介護支援サービスこれは身障者手帳を持っている方で登録した方が病院に行くとかですねサービスがあります。仮にこういったような循環のルートがあった場合、役場によって病院によってお買い物って書いてあるところで拾えばいいという風になりますから、これはぜひとも実現していただければありがたいなと思っております。

ただ一つ問題はですね、車椅子であったり、あるいは階段があったりして障がいのある方には利用が難しいかもしれません。

そうすると、この循環で回るルート、あるいは多古町デマンドタクシーを利用できないかもしれない。

高齢者でも足腰がしっかりしてればいいんですけど社会福祉協議会でやっているのは高齢者で足腰が弱い方を対象にやっているわけですね。その点はちょっと考えていただければと思います。

タクシーを車椅子で乗れるようになっていうのは大変難しいかもしれません。障害を持っている方でも、そういったような交通機関利用できるような対策をしていただければ社会福祉協議会としても協力したいというふうに考えておりますのでよろしくお願いします。

○事務局

他にありますでしょうか。

○委員

市街地の循環をする場合に、これはバスですか。

○事務局

市街地循環につきましては環境に優しい移動手段として、グリーンスローモビリティの電動カートのような7人乗り、8人乗りぐらいのモビリティがありまして、それを考えてはいるんですけれどもまだこれに決めたわけではないです。いろいろな乗り物あると思いますけれども市街地を循環する車、乗り物をちょっと入れてみたらどうかという提案でございます。

○委員

これはどこか委託でバス事業者が担うのかそれとも多古町でちゃんと運行管理から安全確保してやるのかという問題もあると思いますが。

○事務局

構想段階ですので、こういった乗り物があればいいなというところで記載してございますけれども、例えばこれが有料なのか無料なのかによっても事業者が変わってくるかなと思っております。

一旦デマンドでお金をかけて来て、さらにお金を払っていただくのか、それがご理解いただけるのかどうかとか。そういったところの設計みたいなものはですね、また今後ということになるかと思います。

○事務局

他にありますでしょうか。

○委員

空港に絡むことでちょっと質問させていただきます。

交通の終着点とか、行き先で、成田空港のところイメージされている資料になってますが、何か今のジャストアイデアでもよろしいんですけど、例えば移動する人っていうのが従業員働く人を意識しているのか、それとも観光客とか意識しているのか、その観光客であれば外国人なのか日本人なのかみたいなそういう何か今のところ構想で既にあったら、ちょっとお話を聞きたいです。

○事務局

今ご質問のあった本当に単純にお答えするとすれば両方だと思います。まず冒頭でも記載しましたが、空港関連の就業者数が3万人増ということで、この1割を取り組むことができれば、かなり大きな人口増加になると考えています。

このような方々は、朝空港に働きに出るということでバス利用していただき、帰りも夕方にバスで帰ってくるというようなことになろうかと思います。

また常磐地区に関しましては、一番多古町の東側ではあるんですけれども、最近になりまして、キャンプ場とかグランピング施設ができました。

こちら現在空港まで送迎をしているんじゃないかなと思います。

その足に代わるものとして観光客の需要も見込んでおります。

ですので、生活の足、それから観光客の足として乗っていただければというような考えでございます。

○事務局

他にありますでしょうか。

○委員

こういう構想を持つてことはすごく大事なことだなというのはまず思います。というのは、将来に向けて、都市作りっていうのはやっぱり暮らす、働く、憩う、通うという四つの機能があるんですけども、その中で通うといったような交通からまちをつくる。こういったアプローチっていうのも一つの大きな視点としてあるということですね。そういったときに多古町完結型でいくのか、もしくは他市町連携型でいくのかいろんな考え方のその土地作りがあると今回の場合は両面が入っていると、シャトルバスは他市連携型でいくよと今現在走っている多古本線なんていうと匝瑳から抜けてきて多古、成田を繋がっていくそういったような地域間幹線系統を基軸としたような形の中で成田空港といったものを繋ぐ中でまち作りをする。そういったときに今お話があったようにその通うっていうキーワードに今度そこに暮らすっていう機能をプラスするとなると、暮らすポイントの拠点といったところをどこに持つのか、それが都市計画マスタープランだとかそういったところの中の居住区域とどういう形で連動させるか、区画整理であるとか、そういった形の中で、新たな都市構造といったようなものをそこに作り込むインフラ、道路のネットワークだけではなくて、そういった住まう場所等の直結をしていかなないとなかなかその通過型のポイントになってしまうと幹線系ができたけども多古町、いいところに線を引いてくれたよと、例えば匝瑳市の方に大きな住宅団地が作られてしまうと直結型で成田市とのアプローチができる。当然横芝光町とかいろんなところでも今住宅だとかそういったところの都市施設を作っていますよね。

そういった面では多古町としてどういう繋ぎ方をするのかそういった面ではその住まう場所といったところとのリンクをどうするかっていうことを常に考えていただきたいと思います。

その中で今現在、朝のピークが中心だよとここにもずらすような制度をするよと言ったときに、通勤型でやると前後はつきりピーク特性が朝と夕に出るとそれに対して、日中型、観光型といったところだと、そういったところをどう処理するかといったときに、やはりその閑散時のアプローチの仕方は非常に難しいと、観光特性としてもこれは土日であるとか、あるいは季節変動、こういったものは非常に伴うので、年間通じてフラットなその需要特性を担保するっていうのはこれ、通勤交通しか基本的には成り立たない。通勤通学ですね。

そういった面ではその逆ピークプライシングといったようなアプローチをその多古町の中の暮らしの中から持ってくるのは非常に難しいよといったところはまずご理解いただく中で、どの部分の利用者といったところに着目するのか、ぜひご検討いただきたいというふうに思います。

それから、市街地の循環といったキーワードですが、現状、乗り物はグリスロといったことを想定していろんなモビリティがあるからということですが、グリスロっていうのを今いろんな自治体で導入していますが、千葉県内でも需要がまとまらなくて利用が続かないと言ったところも出てきています。

さらに、ドライバー確保をどうするのといったところ先ほどのバス会社さんといったところの話もありました。

緑ナンバーの車を運転する運転手さんといったところに担保する形でやっている場合もあります。タクシー事業者さんが担っているところもある。ただし、NP0 だとか、その他の外部のところは事務局となってということで、安全運転講習兼ねた形の中で、地域で継続をしようといったアプローチもありますが、そこでうまくいってないのは、やはり維持継続といったところで、運転手が確保できない。これが一番非常に大きな課題として残っている。

どういう形でアプローチするのといったところにさらに2種免許の重みといったところをきちんとどういう形で1種免許の方たちにきちっと位置づけられた継続性を持つのか、これすごくハードルが高いです。今静岡の方でもちょうど動き始めたところがありますが今、本格運行にするための書類作りをしているところですが、タクシー会社さんが数社あるところは全部まとまって、そこは一つの事務局を作って一般のドライバーの安全運行管理をするのが日本版ライドシェアの公共ライドシェア型みたいなそういう変形版で、タクシー会社全面協力型で人材育成をして、地域の移動を担当するそのドライバーを恒常的に、それでその方たちがさらに運転の機会を増やすことになれば、タクシー運転手さんの方に転換できるような仕組み、こういったところまで将来を持っていこうとそれぐらいのところを持って、やはり維持継続型になりそうだねって言ったところも出てきているとそう考えると、なかなかグリスロのドライバー確保難しいよといったところがある。

さらに、グリスロの場合には、時速 19 キロ以下でございますから、20 キロを超えることができません。一般道を走ったときに、乗っているとそんなに遅い感覚はしませんが後ろに追従するとイライラするものです。ということは、どこを走らせるかによって、地域ルールとしてきちんとその速度に対応するといったことが賄えるのか。

あるいは、この循環型の場合に非常に大きな問題になってくるのが、片循環ではないということが前提条件で運営できるのかどうか、こういったところが大きな課題にもなります。「行きはよいよい帰りは怖い。」例えば役場から道の駅に行こうと思ったら循環だと、ぐるっと回ってしまうことになる。そうすると、歩いた方が早いよねっていうレベルになってしまう。そもそもやはり 19 キロで走るような速度帯のもので、その辺のその制度設計、これもきちんとやらないと基盤にはならない。

さらにですね、海外なんかでもよく昔から、大きなショッピングストリート、こういったところは公共交通だけの走るストリートを作ってますね、ワンブロックごとにバスが常に走ってくる。無料で全部乗るようにできて、という形で、そこはもう公共交通しか走らない道路にしちゃう。そうするとみんながどこと関係なしにどんどん乗り降りができてしまう。そういったところをバス事業者さんと地方自治体がそれを支援して、公共交通の基軸にしているなんて、こういったところは結構あるんですね。

そういった面では、ここの運営といったところの費用対応をどう考えるのか。

さらに需要といったものをこれから、ニーズ調査をされるということなのでこういうアプローチをするのはとてもいいことだけど、そもそも利用者がどれぐらいあるのかと先ほど、どういう方が利用者の想定になりますかといったときに、長いトリップのところは通勤通学がこれになるから、形になると。しかしこういう中心街のところで回るようなのは生活交通型になるのでデマンドで来た人たちが乗り換えといった形の中で乗り換え地の希望がアンケートすると数件出るという件です。

数件出た需要が定時停路線でぐるぐる回すような仕組みとしての運行経費をかけても、ちゃんと実績値として運営できる。町が全部の持ち出しにならないといったような交通に本当になるのかどうか、ここはやっぱり非常に大きなところだと思います。

あるいは、ただしこれいろいろ見るとスーパーとか、サービスポイント制とかっていう形で、地域サービスというか、サービス型支援事業みたいな形でですね、それぞれのお店に行ったらポイント制にし

て、そのポイント制で運賃をそこに補填するとか、そんなやり方を考えるなんてこともできなくはないのでそれは地域がみんなサポーターになるといったような、そういう仕組みですね。

そういったものも連動していくであるとか、まだまだこれから構想ですからいろんなことを考えてという形のものです、どんな利用者が増えてきてそれを支援できるような仕組みは、地域全体が担っていくんだという、そういう機運作りができてこないというのはなかなか成り立たないですね。

あの案は良くて、利用者がそれに追従できない。あるいは、利用者の思いと違う形の繋ぎ方になる。こうなってくると、せっかくやったものが運用できなくなりますそういったところをぜひ丁寧に、これからニーズ調査、具体化されるということなのでその辺の対応をしていただきたいと思います。そういった中でいろいろ移動であるとか、その消費であるとか、細かい部分についても丁寧に方面見ようとしているんですけど。例えばウェルビーイングを実感できるマルチベネフィットといってもですね。

ウェルビーイングって何でしょうってふっと考えたときに即答できる方がどれだけいらっしゃるかっていうことだと思うんですが、ただ今 SDGs も今 S W G S こちらの方に将来的に変わるんじゃないかといったところ検討まで進んでいる。

そういった中ではウェルビーイングの W といったところが非常に大きな位置づけにはなると市民の満足度といったようなところの考え方を、その交通のインフラから変えるっていうのは、非常にハードルが高いです。

でも、移動に困っている人たちの現実が多ければ多いほど、逆に言うとウェルビーイングの可能性が高くなると、つまりお困り度合いの人たちがどう外出機会を増やすことによって地域と繋がっているという実感を持っていけるのか。

そういったところでもですね、これ可能性としては非常にあるんだけど、その対象者がまだ全然見えないといったところで、ぜひ初期の段階のニーズ調査これを丁寧にやっていただけるとありがたいと思います。

私から以上でございます。

○事務局

他にありますでしょうか。ないようですので次第 6 その他に移ります。

6. その他

○事務局

チラシを配布させていただきましたが今多古町と JR バスの方で千葉氏 900 年&多古本線全通 100 年プロジェクトを開催しております。6 月 14 日には路線バス周遊ツアーというツアーを開催しまして、多古駅があった場所等の多古線ゆかりの地を周遊するツアーを開催しました。

今後、9 月 20 日にバスの日記念文化祭ということで多古町コミュニティプラザを全館貸し切ってイベントを開催予定でございます。

ご興味のある方はぜひご来場いただければと思います。

事務局からは以上です。

○事務局

他にありますでしょうか。

○委員

追加で自動運転の話があったんですが今日本でも自動運転の実証実験いっぱいやっているんですが国からの補助金が十分の十ではなくなったことによって、一気に自治体が手を上げる件数が減ってまいりました。それに向けてということで、昔日本がカラーテレビを一気に普及させたときと同じような手法でという形ですね。

今、自動運転の車両そのものを、ある一つの企業のところで大量生産をして、それを貸し出しするような仕組みのところからですね。その生産台数を増やして行って、地域ごとに必要なタイプの自動運転車両をレンタルベースで適用できるような仕組み、3年くらい先を目途に動かしている最中なんですね。そう考えたときに、今 2029 年に空港開港って書いてありましたが空港開港が現実的にはそれこそ滑走路の関係で、30年あるいは31年といったところに延びてしまうとそう考えるとあと5年ということであれば、自動運転といったところも3年ぐらいで法制度がまとまってくるとそれが形になるのがちょうど5、6年後先ぐらい。それにはいろんなレンタルベースであるとか、そういったところの汎用性が今よりもぐっと進んでくる時代になると思いますので、そうなると時速19キロで走るようなところはもっとローカルな地域の中の居住区内の中の移動支援という形に適用すればよくて、幹線系に近いところをぐるぐる回すときには自動運転ができる可能性もあるといったところで、そういうモビリティの進捗状況もあわせてですね、ぜひご検討いただけるとありがたいなと思います。

○事務局

他にあれば、お願いします。

<挙手なし>

7. 閉会

事務局より閉会発言