

第 48 回香取市地域公共交通協議会会議録（要旨）

会議の名称	第 48 回香取市地域公共交通協議会	
開催日時	令和 4 年 8 月 29 日（月） 15 時 00 分から 15 時 50 分まで	
開催場所	香取市役所 本庁 4 階 庁議室	
議長氏名	香取市地域公共交通協議会会長 為国 孝敏	
出席者氏名	別紙 1 のとおり	
欠席者氏名	別紙 1 のとおり	
会議事項	<p>1 議題</p> <p>(1) 香取市地域公共交通協議会規約の改正について</p> <p>(2) 令和 4 年度地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更届出について</p> <p>2 報告</p> <p>(1) 公共交通事業者支援事業について</p> <p>(2) 路線バス「府馬線」の減便について</p> <p>(3) 循環バス「栗源ルート」の使用車両の変更について</p> <p>(4) 匝瑳市循環バスの一部区間廃止について</p>	<p>3 会議結果</p> <p>原案の通り可決</p>

会議概要	
議長	<p>【議題（1）香取市地域公共交通協議会規約の改正について】 （事務局説明。質疑応答の時間を設けるが、質問無し。）</p> <p>事務局からの説明内容で承認とする。</p> <p>【議題（2）令和 4 年度地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更届出について】</p> <p>（事務局説明。質疑応答の時間を設けるが、質問無し。）</p>

議 長	事務局からの説明内容で承認とする。 【報告（１）公共交通事業者支援事業について】 （事務局説明ののち、質疑応答）
委 員	公共交通事業者支援事業は、新型コロナウイルス感染症の影響や原油価格・物価高騰による経営難に直面する交通事業者への支援金の交付ということだが、成田市では、交付金の算出方法が香取市と異なっている。 成田市の算出根拠は、市内走行距離に燃料消費率１リットル当たり２キロメートルを乗じて燃料使用量を算出し、さらに軽油価格上昇分１リットル当たり２５円を乗じて燃料費高騰に伴う負担増額を算出し、補助率５０％として交付している。成田市内を運行する路線バス事業者３社に対し総額１,７００万円を交付している状況だ。 香取市でも、国の地方創生臨時交付金を活用しているのか伺いたい。
事 務 局	そのとおり。
委 員	参考までに成田市の事例を紹介したが、香取市の交付金額が少ないという印象がある。
議 長	自治体の規模により公共交通事業者支援事業の交付金額は異なっているようだが、香取市の人口７万人規模では、妥当と思われる。 ほか、ご質問等あるか。
委 員	バス事業が苦しい中での支援に感謝申し上げる。香取市の公共交通事業者支援事業では、貸切バスを対象としていないようだが、貸切バスの一部も公共交通を担うこともあると思う。対象としているか伺いたい。
事 務 局	香取市の公共交通事業者支援事業は、国の地方創生臨時交付金を活用している。貸切バス・観光バスについては、香取市商工観光課の所管する中小事業者支援金事業にて対象としているが、公共交通事業者向けの支援に比べると交付金額が少ないものとなっている。

委員	<p>公共交通を担う、路線バス・高速バスだけでなく、貸切バス・観光バスも経営が非常に厳しい状況である。全国的な観光支援事業は、国で調整中であり、事業者支援について引き続き検討いただきたい。</p>
議長	<p>【報告（２）路線バス「府馬線」の減便について】 当該事業者の千葉交通株式会社より減便の方針が示された。千葉交通株式会社取締役の河合委員より説明をいただきたい。</p>
委員	<p>協議会資料のほかに、別紙で説明資料を用意している。</p> <p>府馬線は、小見川駅から旭駅を通過し、旭中央病院までを運行する路線バスである。運行経費は、旭市、香取市、千葉交通の３者にて赤字分を負担している。現行は、バス２台、運転手２名で運行している。少子高齢化のなかで利用者が減少し、便によっては利用者がゼロという日もある。</p> <p>新型コロナの影響により成田空港周辺の黒字路線が大幅な減収となり、経営面で大きな影響を受けている状況である。</p> <p>そのほか、重要な要因としてバス運転手の不足がある。他の業界への転職者や従業員の高齢化による退職者の増加があり、バス運転手の確保というのが難しい状況にある。弊社では、採用後に大型２種免許取得費用を助成する制度を設け、一定の効果は出ているが、バス運転手不足の解消には至っていない。</p> <p>また、2024年度からのバス運転手の労働環境改善基準により、労務管理が一層厳しいものとなる見込みである。</p> <p>よって、バス業界は、運転手不足、労務管理が一層厳しくなる中で、今後の経営判断を行う必要がある。</p> <p>今回、府馬線は９月末で補助金年度が区切られるため10月から実施するが、他の路線についても再編を行っていく予定である。自治体などから補助を受けている路線についても今後、各自治体と協議を進めていく方針としたい。</p> <p>府馬線の再編内容としては、現行バス２台、運転手２名で運行しているものをバス１台、運転手１名としたい。改正後は、４往復の１日８便とする。</p> <p>府馬線の利用者の傾向としては、香取市地区から旭農業高校または旭中央病院に通う方が多く、その点を踏まえ、</p>

	<p>改正後の時刻表を作成した。乗降調査の結果によると、日中時間は利用者が非常に少なく、年間利用者は2万人を下回っている。バス車両は、定員50人、座席20席を使用している。</p> <p>バス運転手不足、少子高齢化による利用者の減少、2024年度からの労務管理強化により再編を行わざるを得ない状況となっている。特に2024年の労務管理強化により、現行の運用のままバス路線を維持することができなくなる見込みだ。よって、心苦しいところではあるが、府馬線の減便については、実施させていただきたい。</p>
議 長	事務局より補足説明等あるか。
事 務 局	特になし。
議 長	では、委員の皆さまからご質問等はあるか。
委 員	<p>ただいま、千葉交通株式会社より説明があったとおり、2024年度からの自動車運転手の労働環境改善基準については、国の働き方改革の一環で、一般の労働者はすでに始まっている。自動車を使う業界は、特に長時間労働ということで当該取組みへのご理解をいただければと思う。</p> <p>府馬線は、旭市と香取市の市域をまたがる路線であり、それぞれの市の地域公共交通協議会にて報告を行い、香取市では広報やホームページで周知を行うということだが、旭市と香取市で周知方法や時期について調整などは行われたのか。</p> <p>また、千葉交通株式会社では、府馬線の減便に係る周知の時期を広報かどりの周知時期との調整は行う予定か。</p>
議 長	旭市との調整について、事務局より説明いただきたい。
事 務 局	旭市との調整だが、具体的な時期は調整していないが、改正前にそれぞれの市の広報及びホームページにて周知を行うことを調整している。
議 長	続いて、千葉交通株式会社より説明をお願いしたい。
委 員	弊社としても、香取市の周知時期に合わせ、なるべく早く車内チラシ配布などのお客様周知を行うよう取り組ん

議 長	<p>でいきたい。</p> <p>ほかにご質問等はあるか。</p>
委 員	<p>労働組合の立場で意見申し上げるが、バス運転手不足は、全国的に見られる。特に地方において深刻な状況である。また、2024年4月から、休憩時間が増えることで運転手の身体は楽になるが、それによって収入が下がる見込みで、さらに離職者が増える見込みだ。人がいないなかで、休憩時間を増やさないといけない、ダイヤを維持しなくてはならないという状況である。実施時期まで1年半という限られた中で、弊社としても対応を検討している状況だ。運転手がいなければ、持続可能な公共交通の維持ができない状況のため、香取市さんも事業者と一体となって協力し合い、取り組んでいただきたい。</p>
議 長	<p>担当している北海道の地方では、同じような状況がすでに発生しているが、関東の千葉交通株式会社でも同じ状況となることに正直、驚いた。これらは、抜本的に改善していかないといけない問題である。北海道の自治体には、スクールバスなど人の輸送に係る業務をすべてバス会社に依頼しないよう指導している。限られた運転手を有効に適切に活用することが必要で、バス会社さんには、バス路線の運行に注力していただくことが望ましい。今後は、タクシー会社等を含め、地域の資源を総動員し、公共交通の維持を検討していくことが良いと思われる。</p> <p>【報告（3）循環バス「栗源ルート」の使用車両の変更について】</p> <p>（事務局説明。質疑応答の時間を設けるが、質問無し。）</p> <p>【報告（4）匝瑳市循環バスの一部区間廃止について】</p> <p>まず、協議会資料7ページの【経緯等】の表記の一部訂正について説明する。</p> <p>（誤）令和4年2月24日 （正）令和4年2月15日</p>
事 務 局	<p>（事務局説明ののち、質疑応答）</p>

議 長	香取市内のバス停が廃止されるということは、運行経費の負担もなくなるということか。
事 務 局	<p>そのとおり。</p> <p>補足説明をさせていただく。匝瑳市循環バス「飯高・豊和循環」では、香取市内において「高岡商店前」と「谷入口」が廃止されるが、「高岡商店前」は香取市循環バス（山田ルート）をご利用いただくことができる。一方、より匝瑳市に近い「谷入口」は、他のバス停留所がなく、完全に廃止となってしまいう状況である。匝瑳市から香取市に対し、廃止決定後に報告があり、それをもとに該当地区住民へ説明を行った。</p>
議 長	ほかにご意見、ご質問あるか。
委 員	令和4年4月3日に香取市小川区住民に説明された際、どのくらい利用者がいて今後どうなるのかについての説明や廃止されては困るというような意見はあったのか。また、香取市が説明を行ったようだが、匝瑳市と一緒に説明を行われたのか。
事 務 局	<p>利用者数は、匝瑳市の乗降調査をもとに説明している。令和3年で谷入口が0人、高岡商店前が10人であった。コロナ禍前の令和元年では、谷入口27人、高岡商店前が45人であった。いずれも17日間での利用者数となっている。</p> <p>地元説明は、香取市から匝瑳市に同行を依頼したが、匝瑳市からお断りされた。</p>
議 長	<p>今回の協議会の内容は、香取市だけでは解決できないものとなっている。特に近隣市町村との移動については、以前はバス利用が主だったが、それ以外の方法に変わってきている。府馬線については、旭農業高校の生徒が通学できるところだけを残しているようだが、最近は誰も乗らなくなってしまったというバス路線も多く存在している。</p> <p>いま、地域の方々も含めて真剣に「地域の公共交通は必要か」を考えていかなければならないと思う。運転免許を持っていない人は、18歳以上で人口の10%程度いる。いま、18歳以上の人口90%は、自動車を運転できる</p>

人々である。高齢者では、免許を持っていない方は60代で約10%、70代の男性で変わらず約10%、女性で約20%となっている。この方々のために公共交通を考えるとということになるため、非常に少ない人口を奪い合う形になる。

高齢者の外出機会である病院や薬局、リハビリや整形外科などは、月1回程度の利用頻度だが、送迎バスを運行していることも多く、バスに乗らない。これは全国規模で起きている事象である。企業は、送迎バスを運行し、学校はスクールバスを運行する。茨城県では、県立高校がスクールバスを運行しているところもある。ますます広域輸送のバスは無くなる傾向にある。

一方、都市間輸送は、JRの利便性が低下するほど、高速バスの利用者が増えている。よって、地域の中での移動手段と近隣市町村への移動手段を分けて考える必要がある。また、利用者がどこに行きたいのかを良く考える必要がある。

香取市地域公共交通網形成計画は、計画期間終了がせまっている。また、補助金を受けるために新たな公共交通計画を策定する必要がある。香取市では、府馬線をはじめとする現状を踏まえ、今後の公共交通を検討し、新しい公共交通計画を策定していく必要がある。みなさまからお知恵をいただきながら、進めていきたいと思うので、ご協力をよろしくお願いしたい。自治体にとって、何が本当に必要な公共交通かを考え、議論し、今後の計画を策定していきましょう。

以上

・ 出欠席者名簿

出席者			欠席者		
委員氏名		備考	委員氏名		備考
委員	平田 伸一		委員	渡邊 彰	
委員	成田 斉		委員	藤倉 孝一	
委員	高山 和征		委員	坂本 麻友	
委員	金親 康祐		委員	武藤 成一	
委員	河合 俊彦		委員	吉田 尚吾	
委員	廣瀬 貢司	代理	委員	大川 貢弘	
委員	小林 厚		委員	根本 武彦	
委員	白鳥 賢	代理	委員	池谷 誠	
委員	伊藤 賢		委員	遠藤 克巳	
委員	横田 彰洋	代理	委員	香取 義春	
副会長	関 謙次郎		委員	宮崎 秀行	
委員	久保木 浩明		委員	増田 正記	
会長	為国 孝敏				
委員	浅野 仙一				
委員	平野 靖				
委員	吉田 博之				
委員	宇井 正志				

出席委員 17人 ・ 欠席委員 12人