

一般質問（文書質問）

議員名 久保木宗一

<質問項目>

- 1 香取市の地域公共交通の整備計画について

<質問内容>

- (1) スクールバスの循環バスへの利用は可能か
- (2) 循環バスのエリア拡大をどのように考えているか
- (3) 乗り合いタクシーのエリア拡大をどのように考えているか
- (4) 市内公共交通空白地域の解消をどのように考えているか

とりわけ、利根川北岸の津宮、大倉新田、新島東側地区、小見川新田の空白地域の改善策はどのように考えているか

- (5) 高速バスの増便と定期券の必要性をどのように考えているか
- (6) 全国の市町村では、次々に市独自の市内公共交通システムを確立実施しているが香取市独自の市民の足である公共交通の具体的システムと実施はいつか

<答弁内容>

- (1) スクールバスの循環バスへの利用は可能か

循環バス及び路線バスは、バリアフリー対応車両であることを必須として、路線認可を受けております。このため、スクールバスを循環バスとして利用するには、法令に掲げる基準に基づいて車体をバリアフリー対応に改造する必要があります。

しかしながら、法令を遵守した場合、バスの車高を下げる、車内通路幅を確保するために座席を1列撤去するなど、かなり大規模な改造が必要となるため高額な費用が見込まれます。

加えて、大幅な改造によって、逆にスクールバスとして必要な座席数が足りなくなる恐れも生じます。

また、交通事業者によると、スクールバスを改造しバリアフリー認定を取得した事例が見当たらないことから、どの程度まで改造すればバリアフリー認定が取得できるかは未知数とのことであり、必要な改造費についても把握できないとのことでした。

したがって、スクールバスを循環バスとして利用するに際しては、費用面、制度面、運用面において課題があることから、慎重に検討する必要があると考えております。

【総務企画部】

## (2) 循環バスのエリア拡大をどのように考えているか

通学時間帯のような一定の時間帯に、大量に輸送する必要がある場合には、バスが効率的であると考えております。

しかし、地域によっては既存の路線バスもあることから、まずはその機能を最大限に活用してまいります。現在、公共交通拠点での乗継環境を改善し、ダイヤや路線を変更することで、利便性の高い公共交通ネットワークを確保するため、バス事業者との協議・調整を実施しているところです。

【総務企画部】

## (3) 乗り合いタクシーのエリア拡大をどのように考えているか

乗り合いタクシーの対象範囲を拡大した場合には、これまで以上の車両台数

と乗務員の確保が必要になるところです。しかしながら、タクシーに限らず乗務員の不足は全国的な課題となっていることから、限られた人員を有効に活用していく必要があります。このため、乗務員の安定確保を前提としたうえで、予約の仕組みや、料金、サービス提供内容の見直しを行うなど、一般タクシーとの差別化により両立を図るべく、関係事業者を交えて乗り合いタクシーの在り方を協議し検討してまいります。

【総務企画部】

#### (4) 市内公共交通空白地域の解消をどのように考えているか

とりわけ、利根川北岸の津宮、大倉新田、新島東側地区、小見川新田の空白地域の改善策はどのように考えているか

交通手段を持たない市民の移動ニーズは、通勤通学を除いた場合、主に通院や買い物であり、移動頻度は、通院の場合は多くても週に1日程度であることが、これまでの調査で明らかになっております。

調査結果を基にすると、地域によっては、大型のバスは不要であるということも考えられるところです。

このような事例として福田小学校区がございます。福田小学校区では、長年にわたり住民の皆様の努力で運行してきた福田線グリーンバスが、小学校統合に伴って廃止されることになり、交通空白地となる懸念が高まりました。そこで、調査で得られた地域の移動特性や、地元と意見交換を重ねた結果、主として高齢者の交通手段を確保するための実証運行を本年4月から開始しました。

なお、実証運行は、高齢者の移動特性に応じて、運行間隔を週に2日（火曜日・木曜日）、車両を10人乗りのワゴン車としました。

今後は、この実証運行を検証しながら、それぞれに地域の特性を把握したう

えで、適切な交通モードを考慮しながら、他の公共交通空白地域への波及について、検討をしております。

【総務企画部】

(5) 高速バスの増便と定期券の必要性をどのように考えているか

高速バスの増便につきましては、「香取市地域公共交通網形成計画」では、佐原駅北口のバスターミナル整備に伴い、千葉や成田空港方面への高速バス路線の新設も引き続き要望していくこととしております。また、定期券につきましては、これまでもその導入に向けてバス事業者と協議を行っているところです。しかし、定期券の導入は、バス事業者側の経営判断に委ねる部分が大きいいため、なかなか解決策を見い出せない状況にあります。

【総務企画部】

(6) 全国の市町村では、次々に市独自の市内公共交通システムを確立実施しているが香取市独自の市民の足である公共交通の具体的システムと実施はいつか

公共交通の具体的システムと実施時期につきましては、今年度から令和6年度までを計画期間としている「香取市地域公共交通網形成計画」において、路線バス・循環バス・乗り合いタクシー・一般タクシーなどの適切な機能分担を推進することで、市内における公共交通の利便性を高め、持続可能な公共交通を構築することとしております。

この際、市内公共交通の利便性向上を、1つの交通モードに特化して推進していくのではなく、いま存在する交通モードを「都市拠点」（佐原駅周辺、小見川駅周辺）や「地区拠点」（山田支所周辺、栗源支所周辺）を活用して有機的に連関させることで、全体として利便性を向上させていくことが必要と考えており

ます。

この一環として、路線バスでは、本年4月に大倉線のダイヤを変更し、通勤通学時の利便性を向上させた他、栗源成田空港線では「ザ・ファーム」付近までの路線延長を、上の台線では山田支所を経由するよう一部路線変更を協議しております。

また、循環バスにつきましては、鉄道との接続環境向上や路線の大規模な見直し等を令和3年度に実施するため、準備しているところです。

【総務企画部】

一般質問（文書質問）（再質問）

議員名 久保木宗一

<質問項目>

- 1 香取市の地域公共交通の整備計画について

<質問内容>

- (1) スクールバスの循環バスへの利用は可能か

全国的にスクールバスと循環バスを兼用し、車両購入費の節約を実施しています。今後、購入する場合は兼用できるようバリアフリー車を考えるべきでは。

- (4) 市内公共交通空白地域の解消をどのように考えているか

今年度の福田地区の実証運行を検証し、利根川北岸東側地域へ10人乗りのワゴン車による循環バスを実施していただきたい。

- (5) 高速バスの増便と定期券の必要性をどのように考えているか

高速バスの定期券を実現している自治体は定期券導入にあたり、バス業者の収入減を補うため、地元市町村が財政負担をしている。香取市は定期券導入時におけるバス業者の負担軽減の提案をしているのか。

<答弁内容>

- (1) スクールバスの循環バスへの利用は可能か

スクールバスの購入に当たっては、児童生徒の利用を念頭に乗車人数、道路の

幅員及び乗車時の安全性等を考慮し購入車両を決定しています。

市がスクールバスとして購入するバスをバリアフリーに対応した車両とすると、仕様によっては乗車できる児童生徒数が減少し、また、場合により購入価格も高額になることが想定されますので、購入に当たっては、このようなことを加味しての検討が必要と考えます。

【教育部】

(4) 市内公共交通空白地域の解消をどのように考えているか

香取市循環ワゴン（福田ルート）の実証運行を検証し、他の交通空白地域へ導入の可能性を評価して参ります。

【総務企画部】

(5) 高速バスの増便と定期券の必要性をどのように考えているか

定期券導入に伴うバス事業者の減収補填については、香取市側から具体的な提案は行っておりません。また、これまでの協議においても、バス事業者側からも求められておりません。

これまでの協議において、バス事業者側から示された課題としては、①回数券と定期券が混在することによる管理の煩雑性、②1路線に複数事業者（旭ルート）が存在する場合は、定期券の共通化と事業者間の同意取得が困難である、③香取市内では定期券販売ができる施設や体制がない（不便性から需要が見込めない、販売経費の負担が更に収益を圧迫する）など、いずれも経営判断を伴うものとなっております。

加えて、④香取市民に限定した定期券導入は不可能との見解から、定期券導入に伴う減収補填を事業者側に提案した場合は、沿線自治体が共同して減収を補填することになるため現実的ではありません。

引き続き、定期券導入に向けた協議を行って参りますが、解決困難な課題が山積していることをご理解ください。

【総務企画部】