

第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会 会議録要旨

1 開催日時 令和2年9月25日 午後2時00分開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所 旧館3階大会議室

3 出席委員

会 長	鈴木 文彦	委 員	仲田 秀明
委 員	林 雄一	委 員	宮山 浩之
委 員	成田 斉	委 員	赤川 稔
委 員	加藤 正之	委 員	重田 克己
委 員	鈴木 利和	委 員	宮嶋 亮二

(代理出席)

委 員	渡邊 彰代理 米本 茉利恵
-----	---------------

(欠席委員)

委 員	斯波 恭太郎
委 員	八戸 武彦
委 員	宮崎 隆一
委 員	市川 美則
委 員	榎本 昇
委 員	有海 勝教
委 員	西田 隆司
委 員	影山 昭子
委 員	船越 光子

4 出席職員

袖ヶ浦市長	粕谷 智浩
企画財政部次長兼企画課長	千田 和也
企画財政部企画課 副参事	森 和博
企画財政部企画課 副主査	登坂 励
企画財政部企画課 主任主事	御園生 諒
高齢者支援課長	金子 則彦
高齢者支援課 高齢者福祉班長	半沢 佐知子

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	5人
傍聴人数	0人

6 議 題

- (1) 公共交通の状況について
- (2) 令和2年度の取組について
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえた本市の取組について
- (4) その他

7 議 事

<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>本日は、お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。 定刻となりましたので、ただ今から、令和2年度第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。なお、本日は新型コロナウイルス感染症の対策といたしまして、窓や出入り口を開放して開催いたしますのでご了承ください。</p> <p>会議に入ります前に、本日の出席者数について報告いたします。 本日の出席者は、11名でございます。全委員20名の過半数の出席をいただいておりますので、協議会規約第8条の規定により会議は成立しております。なお、斯波委員、八戸委員、宮崎委員、市川委員、榎本委員、有海委員、西田委員、影山委員、船越委員は所用のため欠席との連絡をいただいております。また、所用のため、渡邊委員の代理で米本様に出席いただいておりますので、ご報告いたします。</p> <p>次に、配布資料を確認させていただきます。 先にご送付させていただいております、「会議次第」、「資料1」、「資料2」、「資料3」と本日机の上に配布いたしました資料として、「座席表」、「委員名簿」、「袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会の役割について」、「袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会規約」となっております。また、鈴木会長よりご提供いただいた資料といたしまして、「コロナウイルス感染拡大と日本のバス」となっております。</p> <p>資料は以上の9点でございますが、配布もれはございませんでしょうか。</p> <p>(配付漏れなし)</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>続きまして、委員の異動がございましたので、異動された委員の方々に粕谷市長から委嘱状を交付させていただきます。お名前をお呼びいたしますので、自席にてご起立のうえ 委嘱状をお受け取りください。</p> <p>(市長より辞令交付)</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>ありがとうございました。 次に、会議開催にあたりまして、粕谷市長よりごあいさつを申し上げます</p>

	<p>す。</p> <p>(市長あいさつ)</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>次に、事務局職員を紹介いたします。</p> <p>企画財政部次長兼企画課長の 千田 でございます。</p> <p>公共交通担当の 企画課 登坂 でございます。</p> <p>同じく 企画課 御園生 でございます。</p> <p>本日は高齢者の移動対策の点から高齢者支援課も出席しておりますので紹介させていただきます。</p> <p>高齢者支援課長の 金子 でございます。</p> <p>高齢者支援課高齢者福祉班長 半沢 でございます。</p> <p>私、企画課の森と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>次に、本会議の公開について説明させていただきます。</p> <p>本会議は「袖ヶ浦市附属機関等の会議の公開に関する要綱」に規定している「附属機関等」に属しますので、原則公開となり、会議録につきましては、発言者の氏名を記載し、要点筆記により調製のうえ公開してまいりますのでご了承願います。</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>続きまして、鈴木会長より、ご挨拶を賜りたいと存じます。よろしく願いいたします。</p> <p>(会長あいさつ)</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>なお、市長は所用のため、ここで退席とさせていただきます。</p> <p>(市長退席)</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>それでは、協議会規約第7条第1項の規程により、会長が会議の議長となることとなっておりますので、これからの議事進行を鈴木会長にお願いしたいと存じます。どうぞ、よろしく願いいたします。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>それでは、規約によりまして、私が議長の役目を務めさせていただきます。ご協力の程よろしく願いいたします。</p> <p>次第6の議題1「公共交通の状況について」事務局からの説明を求めます。</p> <p>事務局より、資料1に基づき説明</p>

<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>ありがとうございました。 質疑を受ける前に、まずは公共交通の現状について、委員の共通認識を図るため、交通事業者から各社の現状と今後の見通しについて、説明をお願いしたいと思います。その後、関連がありますので、配布した資料について触れさせていただいてから、質疑応答とさせていただきます。 それでは加藤委員から、説明をお願いいたします。</p>
<p>加藤委員</p>	<p>日東交通株式会社の加藤です。 日東交通の現状といたしまして、路線バスについては、新型コロナウイルス感染症の影響により、今現在で、今までと比較して7割程度の利用となっています。新型コロナウイルスが流行する前においては、利用者が若干の増加傾向となっていました。理由の一つとしましては、高齢者が増えているということがあると考えています。しかしながら、補助金を活用して運行しているところであり、採算が取れる状況にはなっておりません。そこまでには、まだまだ長い年月がかかると考えています。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>加藤委員ありがとうございました。 続きまして、鈴木委員からタクシー業界についてご説明をお願いいたします。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>房総タクシーの鈴木です。 タクシー業界におきましては、本年の2月1日から大幅な料金改正がありました。初乗料金が安くなり、距離の加算などは距離に応じてではありますが、19年ぶりの値上げとなりました。新型コロナウイルス感染症が流行する前は、大幅な赤字という状況ではありませんでしたが、4月7日の緊急事態宣言後は、外出自粛の影響で、利用者が7割から8割減となりました。国の雇用調整助成金制度を活用したり、袖ヶ浦市の高齢者の移動タクシー券などもあるほか、出社人数の制限などによりなんとか営業を継続しています。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>鈴木委員ありがとうございました。 それでは、本日配布した「コロナウイルス感染拡大と日本のバス」をご覧ください。私は、鉄道ジャーナルという市販の雑誌で、バスのページを30年以上執筆しておりまして、この雑誌の6月発売号で掲載したのになります。記事の中身については、緊急事態宣言が発出されて解除される時期の一番厳しい状況をまとめたものと、今後どのような施策が必要なのかを、5月末時点で記載しているものです。 緊急事態宣言下の状況で見ますと、バスの業界は非常に厳しいものでした。貸切バスは、この時点ではほとんど稼働しておりませんでした。高速バスについてですが、アクアラインを経由するバスは、生活面での利用が</p>

多いこともあり、運休、減便はあまりありませんでしたが、全国的に見ると、かなりの数の高速バス路線で運休になっていました。そのようなこともあり、平均的に見ると利用者は9割近く減っており、収入面でも同程度の状況でした。路線バスについては、日中の移動に利用されることもあり、6割5分から7割の減少の路線が多く、例えば、平日に土休日ダイヤで運行するなどして対応した路線が多かったです。

緊急事態宣言が解除となり、順次元に戻っていったわけですが、路線バスについては6月から7月までの間に緊急事態宣言前の7割から8割程度まで戻ったというのが全国的な平均です。高速バスについては、生活路線に近いものは、7割程度まで戻ったという感じはありますが、全体的に見ますと、都市間路線などは3割から4割までしか戻っていない状況が見られます。貸切バスについては、今月に入ってから学校などの需要が戻ってきたようではありますが、契約輸送などを除くと、あまり稼働していない状況が続いています。

これらのことから、バス事業は厳しい状況にあります。自治体からの補助を受けている路線については、補助のあり方についての問題で話がつきますが、補助を受けていない路線については、利用者がかなり減ってしまっていて赤字が増えてきております。補助を受けていない路線は、今までは高速バスや貸切バスなどの収益で賄ってきた部分があり、高速バスや貸切バスが非常に厳しい状況となっているため、運行の維持に問題が生じてきています。

国においても、交通ネットワークの維持という観点から、もう少し考えていただきたい部分ではありますが、地域においても今後の交通ネットワークの作り方や、何が地域のために必要なかを議論しておく必要があります。先が見えないのではっきりしたことはありませんが、今の状態が来年度あたりまで持ち越すようなことになったとした場合、それなりに盤石な経営基盤を持っている交通事業者でも、経営の維持ができなくなる恐れが高まっています。そのようなことから、この問題には地域ぐるみで取り組んでいかなければならないと考えています。交通事業が瀬戸際の状態にあるということを認識していただいた上で、今後の交通事業のあり方について議論する必要があると感じています。

議長
(鈴木会長)

それでは、質疑をお受けしたいと思います。事務局からの説明や交通事業者の説明、または私の説明があった公共交通の状況について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。

赤川委員

新型コロナウイルス感染症の対策として、座席を制限するなどのソーシャルディスタンスを取るようなことはされているのでしょうか。

また、交通事業者の企業努力については、今後どのように考えていますでしょうか。報道等で、交通事業者の状況が厳しいことは分かっていますが、事業者独自で、何かできないのかを聞かせていただきたいと思います。

<p>加藤委員</p>	<p>まず、密を避けるような対策についてですが、自治体から補助を受けている路線は、元々利用者があまり乗っていないということもあり、バス1台あたり5人、多くて10人であるため、対策を取らなくても空間を確保できている状況です。また、他の路線についても、4月、5月は利用者がコロナ前の3割程度でしたが、減便をせず通常どおりの運行をしていたため、空間を確保できていたと考えています。</p> <p>先ほど、路線バスは現状で利用者が7割程度と説明しましたが、高速バスは現状で5割程度、4月、5月は2割程度となっていました。そのため、企業努力としては、高速バスの利用がない時間帯で一部減便し、経費の削減に努めています。日東交通では、高速バスの収入割合が全体の収益の大部分を占めており、今までは、高速バスの収益で路線バスの赤字を補填していた部分がありましたが、利用者が5割になっている現状では、それも厳しくなっています。</p> <p>緊急事態宣言が解除されてから、通勤時間帯についてはある程度利用が戻ってきていますが、土休日については3割程度になっています。お気づきの委員もいると思いますが、都心から千葉県に来る人たちは、自家用車かレンタカーで来ることが増えています。密閉空間を避けてのことだと思います。</p> <p>先ほども申しましたが、企業努力としては、利用のない時間帯での一部減便し、経費を削減していることや、消毒や飛沫シートによる対策を講じていますが、なかなか利用者は戻ってこないのが現状です。</p>
<p>議長 (鈴木会長) 事務局 (千田次長)</p>	<p>ありがとうございます。事務局からは何かありますか。</p> <p>高速バスの利用者数の減少について、実際の数値を申し上げます。現在8路線が運行されており、前年同月比で、2月は96.5%となっています。この時点では、新型コロナウイルスの影響が見られませんが、3月になると影響が見られ始め、66.8%と約3割減少しています。4月になると便数の減少も影響し、27.5%と約7割の減少となっており、5月は22.5%と約8割の減少となっております。6月は45.5%、7月は46.9%となっており、交通事業者にとって厳しい状況となっております。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>他に何か意見はありますか。</p> <p>成田委員から、県内のバスの状況などの情報をお話いただきたいのですがよろしいでしょうか。</p>
<p>成田委員</p>	<p>はい。千葉県バス協会の成田です。</p> <p>先ほど加藤委員から、袖ヶ浦市のバスの状況をお話いただきましたが、県内の状況をお伝えします。千葉県は成田空港がありますが、新型コロナ</p>

ウイルス感染症の影響により、海外からの入国がほとんどなくなっています。以前は、県内の高速バスを含めたバス事業者は、貸切、乗合形態で国内外から来る方々を多く送迎していました。現在は、営業の縮小や外出の自粛により人々の移動が非常に減少しており、バス事業の業界全体で見ますと、事業の継続性が厳しいのが現状です。

感染拡大防止対策としましては、私どもバス協会の会員各社では、飛沫シートを設置したり、運転席に近い最前列の座席を制限したり、乗務員が搭乗する際のマスク、消毒などを徹底しています。そのため、千葉県内では、バスに乗って感染した報告は一つもありません。利用者がなかなか戻ってこない状況ですが、利用者の心理としては、バスが感染しやすい空間であるというイメージを持たれているので、先日県内のバス事業者が報道等と呼んで、高速バスの換気性能のデモンストレーションを行いました。そのデモンストレーションでは、窓を開けずにエアコンの性能だけで、車内全体を3分で換気していました。また、路線バスでは、窓を開けているため、商店等で買い物をするよりも感染リスクは低くなっています。このようなことを、いろいろな機会を通じて情報発信しています。

加えて、千葉県の教育委員会にも相談し、千葉県内の小中学校、県立高校に対して、保護者の方々にも安心してもらえるように、バスの換気性能をお知らせするリーフレットを送付しているところです。また、貸切バスについては、旅行業者から営業を多く受けているため、旅行業者のほうにも、バスの換気性能をお知らせするリーフレットを旅行パンフレットに入れてもらったり、旅行業者のカウンターで、バスメーカーの換気性能の映像を流してもらったりしています。また、並行して、公共交通会議を開催している県内の全自治体に対して、リーフレットと映像メディアを送付しますので、バスが安全であることを市役所内や関係各所でもご紹介いただけますとありがたいと思います。

議長
(鈴木会長)

ありがとうございます。

バスが安全であるということなかなか分かってもらえない、密なのではないかというイメージが非常に強いところがあります。そういうことが、高速バスや貸切バスの利用が戻ってこない大きな理由になっているのではないかと考えております。バスを利用しなくなった人たちは、普通車を利用するようになっているようです。本日は高速バスを利用して袖ヶ浦市に来たのですが、湾岸線の大井から羽田あたりまでが、車で混雑していました。トラックは物流の面で必要であり普段から多いのですが、今日は普通車も多い状況でした。このまま普通車を利用する状況が続くと、渋滞問題などの様々な弊害が出てくることに繋がります。そのような観点でも、バスやタクシーが安全であるとアピールして、利用を戻さなければなりません。

また、公共交通会議などで関わりのある自治体には、ホームページなどで安全面のアピールをしてほしいとお願いしています。バス協会やバス事

<p>赤川委員</p>	<p>業者などがホームページで情報発信しても、一般の方々にはなかなか見てもらえないのが現状です。より多くの方々に見てもらえる市のホームページで情報発信してもらいたいと思います。</p> <p>他に何か意見はありますでしょうか。</p> <p>例えば、バスを利用した際にスマートフォンなどを用いて利用ポイントを付与するような仕組みは、導入の可能性としてどうでしょうか。</p>
<p>加藤委員</p>	<p>S u i c a や P A S M O で 運 賃 を 支 払 っ た 際 に、 そ の よ う な 仕 組 み を 取 り 入 れ る と い っ た 案 は あ り ま す が、 煮 詰 ま っ て い な い 状 況 で す。 交 通 系 の カ ー ド は 全 国 で 普 及 し て お り、 シ ス テ ム が 複 雑 化 し て き て い ま す。 そ の よ う な こ と か ら、 現 時 点 で 進 ん で い な い の が 現 状 で す。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>どのようなものをどのように活用するかなど、様々な手法が考えられますので、アイデアを出していただきつつ、検討を進めてもらえればと思います。</p> <p>他にありますか。</p> <p>無いようですので、次の議題2「令和2年度取組について」に移りたいと思います。</p> <p>事務局より説明をお願いします。</p> <p style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">事務局より、資料2に基づき説明</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、質疑をお受けしたいと思います。</p> <p>ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。</p> <p>(意見無し)</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>よろしいでしょうか。次の議題にも関連する部分がありますので、もし意見等があれば、次の議題の際にご質問いただいても結構です。</p> <p>それでは、次の議題3「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえた本市取組について」に移りたいと思います。</p> <p>事務局より説明をお願いします。</p> <p style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">事務局より、資料3に基づき説明</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、質疑をお受けしたいと思います。</p> <p>ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、</p>

<p>成田委員</p>	<p>ご発言をお願いいたします。</p> <p>袖ヶ浦健康づくり支援センターの送迎バスの活用について、新型コロナウイルス感染症が落ち着き次第すぐに始めるというような説明でしたが、国土交通省が定めている地域公共交通会議のガイドラインに基づいて進める必要があると思います。自治体からの補助を受けていない路線については、路線バスへの影響を考慮して、この協議会で決めていくことになっています。現在施設利用者のみを送迎しているバスに、一般の方を無料で混乗させるということで、普段路線バスを利用している方がこの送迎バスを利用するようになると、路線バスの利用者が減少してしまうことが考えられます。今回は案ということで、この場で決議を取るものではないと思いますが、今後、この事業を決めていく過程で、どの程度影響するのかを説明し、議論した上で決定していただくようお願いいたします。</p>
<p>事務局 (千田次長)</p>	<p>こちらの事業は、令和2年11月1日に開始しようと準備を進めておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で送迎バスの運行が休止しており、また、運行が再開されても座席等の制限がされる可能性があることから、制限が解除された後に開始しようとしております。</p> <p>路線バスへの影響でございますが、成田委員のおっしゃるとおり、平岡線と路線が重なる部分があります。事前に日東交通株式会社にはご相談をさせていただいたところではありますが、送迎バスは1日1往復であり、実際には影響がほとんどないものと考えております。また、影響があったとしても、平岡線は市の補助路線であるため、収益が減った分については、その分を補填いたします。</p> <p>先ほどの説明のとおり、1日1往復であり、かつ、往路と復路の間が4時間ほど空くものとなっております。そのため、この送迎バスで往復することはなかなか難しいと考えております。例えば、行きは送迎バス、帰りは路線バスやタクシーを利用していただけるといったような利用の手引きを作成し、既存の交通ネットワークを維持していく形態で実施したいと考えております。</p>
<p>成田委員</p>	<p>分かりました。市民の方々のためになるような新しいサービスについては反対しませんが、バス事業者やタクシー事業者は市民でもある運転手を雇用して事業を行っています。交通事業者への説明などの決定のプロセスを段階的に踏んで、開始までにある程度の期間を空けて、反対意見が出ないように調整していただければと思います。</p> <p>影響がないということをお場で資料にして議論してもなかなか難しいと思いますので、こういう事業を実施したいとこの協議会で提案した後に、交通事業者への説明、調整し、その結果いつから事業を始めますよという流れにすることが、一番影響がない合理的な決め方になるのではないかと思います。この事業は良い話だと思いますので、今日説明し、1か月</p>

<p>事務局 (千田次長) 赤川委員</p>	<p>後に開始というようにはせずに、ある程度の期間を設けて、調整を進めていってほしいと思います。</p> <p>ありがとうございます。承知いたしました。</p> <p>路線決定のプロセスや、想定する利用者数などを教えてください。また、満席になった際に、乗車拒否もあり得ると思いますが、その点はどのようにか。</p> <p>法改正について、例えば姉ヶ崎線のような市原市と袖ヶ浦市を跨いでいるような国から補助を受けている路線については、どちらの自治体がイニシアチブを取って進めていくのでしょうか。</p>
<p>事務局 (千田次長)</p>	<p>まず、路線決定のプロセスでございますが、1つ目の理由として交通の過疎地域ということ、2つ目の理由としましては、送迎バスの利用率が低い地域ということで平川地区を選定しております。平川地区の送迎バスの利用者は、少ない便で1日一桁、5人未満となっておりますので、満席になってしまうことは考えづらいものとなっております。今回は、あくまでも試行的な実施であり、様子を見ながら地区の変更や継続するかどうかを決めていければと考えております。</p> <p>法改正については、例えば県の交通計画があればいいのか、各市で計画が必要なのかななどの詳細な部分が国から示されていないので、動向を注視していきながら進めていければと考えております。</p>
<p>赤川委員</p>	<p>送迎バスについて、増便などは難しいと説明がありました。市の指定管理者が運行しているのに、発注者である市がお願いしたり、要望をすることができないのはおかしいと思いますが、どうでしょうか。</p>
<p>事務局 (千田次長)</p>	<p>赤川委員がおっしゃるとおり、この送迎バスは指定管理者が指定管理の中で運行しているものになります。今回の送迎バスの活用は、指定管理以外の業務を実施してもらうということで、運行している範囲内で協力をお願いするものになります。今あるスキームを有効活用するという観点で、この事業を開始したいと考えており、そのようなことから、本数などを増やせないと説明させていただきました。</p>
<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>改正された法でも輸送資源の総動員と謳っていますが、今後、既存の公共交通では対応しきれない部分がどうしても出てきてしまう恐れがあります。事業者の運転手不足に起因するものもあれば、バスやタクシーが担うものではないようなニーズが出てくる可能性もあります。そのようなことから、様々な移動手段を検討して、どの地域にどのような手段を導入すれば適切なのかを議論しながら交通ネットワークを構築していく必要があります。それぞれの手段の中では、できることとできないことがあると</p>

いうことを認識しないと、継続性がないものになってしまったり、他の手段と競合が発生してしまう恐れがあります。それぞれの手段に適しているもの以上のことをやろうとすると、競合が発生してしまいます。このような議論をしっかりと行いながら、進めていく必要があります。

今回の送迎バスの活用は、試行的に現行のものを活用するということで、情報提供をきちんとしていただきながら、進めていただければと思います。本格的に運行するとなった際には、試行の結果を検証し、適切な方法がどのようなものなのか、あるいは他の手法なのかをきちんと検討していただきたいと考えております。

全国では、様々な手法が編み出されようとしています。私が関わっている他の自治体では、福祉施設の送迎車両を活用し、週に一回地域の方々の送迎をするような取組が実施されています。福祉施設が今の資源でできることが週に一回のこの範囲の地域ということをきちんと見極めながら、この仕組みを作っています。

様々な手法を上手く組み合わせながら、その地域に適した方法を実施していくということが、これからの非常に大きな課題になってくると思っています。今後、交通計画を策定するにあたって、この部分が一番重要な肝になる可能性があります。

今後の議論については、この協議会の開催回数の変更も検討されているとのことですので、先ほど成田委員がおっしゃったように、お互いにきちんと情報交換をし、すり合わせをしながら進めていただきたいと思ます。

他に特にご意見などが無いようであれば、事務局から提案のあった議題2の令和2年度取組、議題3の法改正を踏まえた取組を進めてもらうということでしょうか。

(全員異議無し)

議長
(鈴木会長)

ありがとうございます。

それでは、議題4「その他」ですが、まず、委員の皆様から何かあればお願いいたします。

(発言無し)

議長
(鈴木会長)

無いようですので、事務局から報告があればお願いします。

事務局
(森副参事)

次回会議についてでございますが、来年2月頃を予定しております。日時等が決まりましたら、通知させていただきますので、よろしくお願いたします。

また、本日御欠席されました委員にも資料及び会議報告書を送付いたします。

<p>議長 (鈴木会長)</p>	<p>事務局からは以上でございます。</p> <p>それでは、議題4を終了いたします。 以上で、本日予定された案件の審議は、全て終了しました。 ご協力ありがとうございました。</p>
<p>事務局 (森副参事)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>委員の皆様におかれましては、長時間にわたりご審議等を頂きましてありがとうございます。</p> <p>以上をもちまして、令和2年度袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を閉会といたします。</p>

令和2年度 第1回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
会 議 次 第

日 時：令和2年9月25日(金)午後2時00分
場 所：袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

- 1 開 会
- 2 委嘱状の交付
- 3 市長あいさつ
- 4 事務局紹介
- 5 会長あいさつ
- 6 議 題
 - (1) 公共交通の状況について【資料1】
 - (2) 令和2年度の取組について【資料2】
 - (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえた本市の取組について【資料3】
 - (4) その他
- 7 閉 会

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 袖ヶ浦市内の地域公共交通の現状及び課題を明らかにするとともに、持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画の策定に向けた準備を行うため、袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は袖ヶ浦市坂戸市場1番地1袖ヶ浦市役所内に置く。

(所掌)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 袖ヶ浦市内の地域公共交通ネットワークに関すること。
 - (2) 地域公共交通網形成計画に関する調査研究
 - (3) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項
- (組織)

第4条 協議会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のなかから市長が委嘱する。

- (1) 袖ヶ浦市長又はその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 住民又は旅客
- (4) 関東運輸局長又はその指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 学識経験を有する者その他本協議会の運営上必要と認められる者
- (7) 千葉県警察内から市長が委嘱する者
- (8) 道路管理者
- (9) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし再任は妨げない。

2 前条に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

3 前号以外の委員については、欠員により新たな委員となった者の任期は、

前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 協議会には、次の役員を置く。

(1) 会長 1名

(2) 副会長 1名

2 会長は、第4条に掲げる委員の互選によってこれを定める。

3 副会長は、第4条に掲げる委員のうちから会長が指名する。

4 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、協議会の業務を掌握し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議の開催場所及び日時は、会議に付議すべき事件とともに、会長があらかじめ委員に通知しなければならない。

(会議の運営)

第8条 協議会は、委員の過半数の出席がなければ開会することができない。

2 会議の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決する。可否同数の場合は、議長の決するところによる。

3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前4項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(秘密の保持)

第10条 委員は、委員であることにより知り得た個人情報等を他に漏らしてはならない。又、解職後も同様とする。

(個人情報保護)

第11条 委員は、委員であることにより知り得た個人情報を袖ヶ浦市個人情報保護条例(平成8年条例第15号)の本旨に従い個人の権利利益を害することのないよう、個人情報を適正に取り扱わなければならない。

(事務局)

第12条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、袖ヶ浦市企画財政部企画課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、国の補助金、他の団体等からの負担金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 協議会に監査委員を2人置く。

- 2 協議会の出納監査は、第4条に掲げる委員のうちから会長が指名する。
- 3 前項の規定により指名を受けた監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会解散の場合の措置)

第16条 協議会が解散した場合においては、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第17条 この規約に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規約は、平成21年11月5日から施行する。

(委員の任期の特例措置)

- 2 第5条の規定にかかわらず、最初に委嘱される委員の任期は、平成23年3月31日までとする。

袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会の役割について

1. 袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会の役割について

袖ヶ浦市内の地域公共交通の現状及び課題を明らかにするとともに、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた調査、研究を行うことです。

2. 構成委員について

公共交通については、行政や交通事業者のみならず、広く住民に利用される移動手段であり、その意見を伺う必要があることから、各分野から幅広く委員を選出しております。

- (1) 袖ヶ浦市長又はその指名する者（袖ヶ浦市企画財政部長）
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体（バス事業者・タクシー事業者）
- (3) 住民又は旅客（自治連選出委員、公募委員、シニアクラブ連合会）
- (4) 関東運輸局長又はその指名する者（千葉運輸支局）
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者（バス事業者乗務員代表）
- (6) 学識経験を有する者その他本協議会の運営上必要と認められる者（交通ジャーナリスト）
- (7) 千葉県警察内から市長が委嘱する者（木更津警察署交通課長）
- (8) 道路管理者（君津土木事務所維持課長）
- (9) そのほか、市長が必要と認める者（千葉県交通計画課、袖ヶ浦市社会福祉協議会）

3. これまで検討してきた事項について

- (1) 袖ヶ浦市の公共交通の現状等について
- (2) 本市の今後の状況変化
- (3) 公共交通に関する今後の課題について
- (4) 市内公共交通の役割及び基本方針について
- (5) 基本方針を踏まえた実施事業について

議題（1）公共交通の状況について

1. 都市間移動の交通について

（1）鉄道

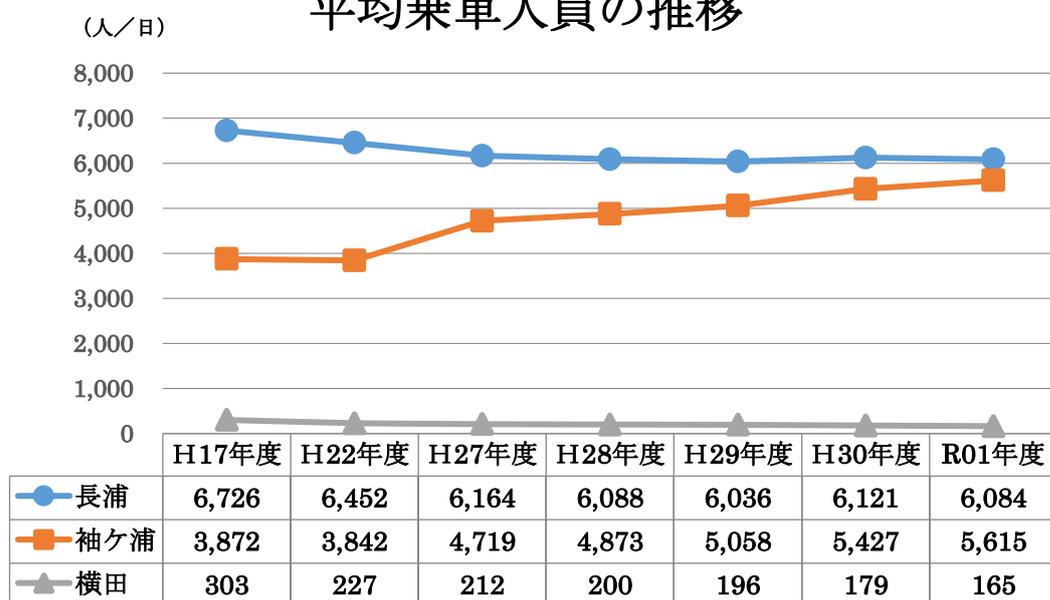
① JR内房線・久留里線の状況について

◆ 運行本数

JR内房線（長浦駅、袖ヶ浦駅）・・・72本/日 1時間に4本程度

JR久留里線（横田駅、東横田駅）・・・17本/日 1時間に1本程度

平均乗車人員の推移



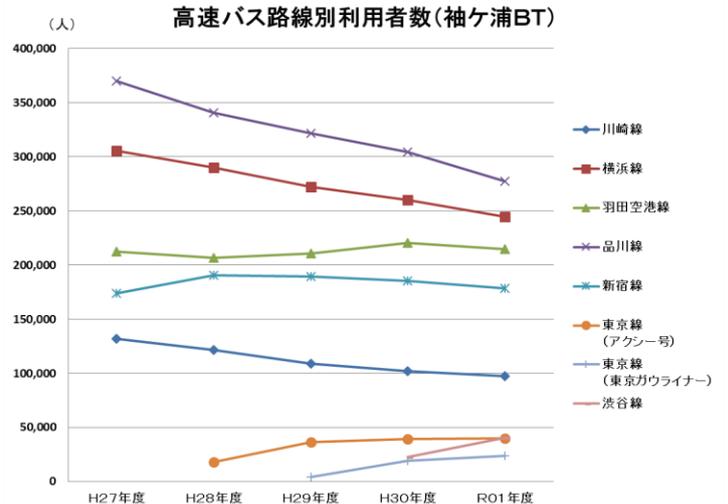
- 長浦駅は通勤・通学者の減少等により利用者数も微減傾向にあるが、近年は概ね横ばいとなっている。
- 袖ヶ浦駅は平成24年4月の三井アウトレットパーク木更津のオープンや、駅北側の市街地整備による人口の増加に伴い、利用者の増加が続いている。
- 横田駅は、沿線人口の減少や私立高校のスクールバスの運行などから減少傾向に歯止めがかからない状況となっている。

(2) 高速バスについて

① 高速バスの状況



■ 運行先と運行時間



■ 高速バス路線別利用者数 (袖ヶ浦BT)

	便数		利用者				
	平日	土休日	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度
川崎線	30	20	132,080	121,208	108,890	101,822	97,428
横浜線	44	44	305,820	289,990	272,500	260,042	244,852
羽田空港線	37	37	212,412	206,426	210,596	220,372	214,832
品川線	61	39	370,010	340,674	321,816	304,524	277,614
新宿線	37	36.5	174,042	190,498	189,280	185,466	178,710
東京線 (アクシー号)	20	20		18,176	36,240	39,340	39,622
東京線 (東京ガウライナー)	8.5	6			3,922	19,016	23,632
渋谷線	23	23				22,590	40,542
合計	260.5	225.5	1,194,364	1,166,972	1,143,244	1,153,172	1,117,232

- 通勤・通学者の減少や平成28年6月に木更津金田バスターミナルが移転新設され、新宿線、品川線、横浜線などの一部の便が木更津金田バスターミナルへ乗り入れを開始したことにより、平成27年度をピークに袖ヶ浦バスターミナルの利用者は減少している。また、昨年度の台風による運休や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和元年度は前年度利用者数を下回った。
- 平成31年4月のダイヤ改正により、土休日午後の一部の便において木更津金田バスターミナルを通過する便が増加している。

2. 市内移動の交通について

(1) 路線バスについて

① 路線バスの状況

◆ 運行本数

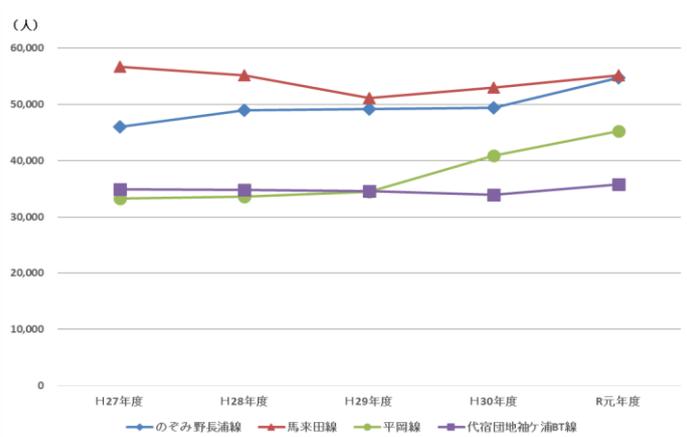
三井アウトレットパーク線以外は最大でものぞみ野長浦線の14便/日となっており、その他の路線とも1日に10便前後の運行本数となっている。

なお、木更津長浦線、袖ヶ浦BT～三井アウトレットパーク～木更津金田BT線は、運転手不足の影響により、令和2年3月1日から廃線となっており、現在8路線が運行されている。

路線	主な系統	運行回数		運行会社
		平日	土休日	
のぞみ野長浦線	のぞみ野南～長浦駅	14.0	9.0	日東・小湊(共同)
馬来田線	茅野～木更津駅東口	10.5	10.5	日東交通
平岡線	平川行政センター～袖ヶ浦BT	4.5	3.0	日東交通
	のぞみ野ターミナル～袖ヶ浦BT	6.5	4.0	
代宿団地袖ヶ浦BT線	代宿団地～袖ヶ浦BT	8.5	8.5	小湊鉄道
	旭ダイヤモンド工業前～袖ヶ浦BT	1.5	1.5	
姉ヶ崎駅西口・長浦駅	姉ヶ崎駅西口～長浦駅	1.0	-	小湊鉄道
	代宿団地～長浦駅	3.5	2.5	
姉ヶ崎線	茅野～姉ヶ崎駅	13.0	9.0	日東交通
	茅野～姉ヶ崎駅(桜台団地経由)			
中郷・富岡線	草敷回転場～木更津駅東口	3.5	2.0	日東交通
袖ヶ浦駅三井アウトレット	袖ヶ浦駅～三井アウトレットパーク木更津	31.0	31.0	小湊鉄道
	袖ヶ浦駅～木更津駅	27.5	27.5	

■各路線の運行本数

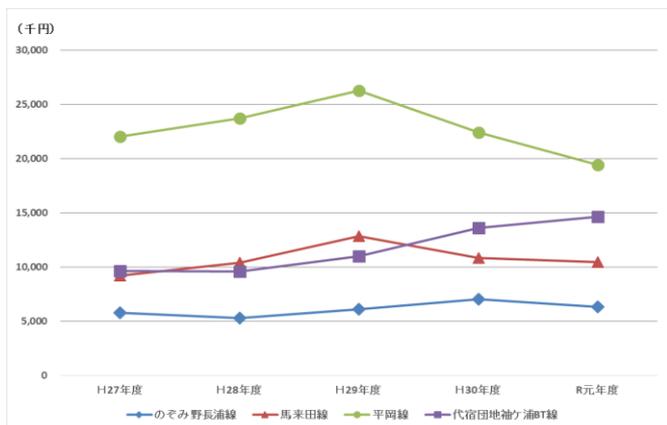
◆ 補助対象路線の利用者数の推移



路線名	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R年度
のぞみ野長浦線	45,960	48,968	49,180	49,329	54,708
馬来田線	56,698	55,157	51,098	52,905	55,091
平岡線	33,238	33,609	34,480	40,829	45,217
代宿団地袖ヶ浦BT線	34,855	34,818	34,558	33,882	35,747
合計	170,751	172,552	169,316	176,945	190,763

(単位：人)

◆ 補助対象路線の補助金額の推移

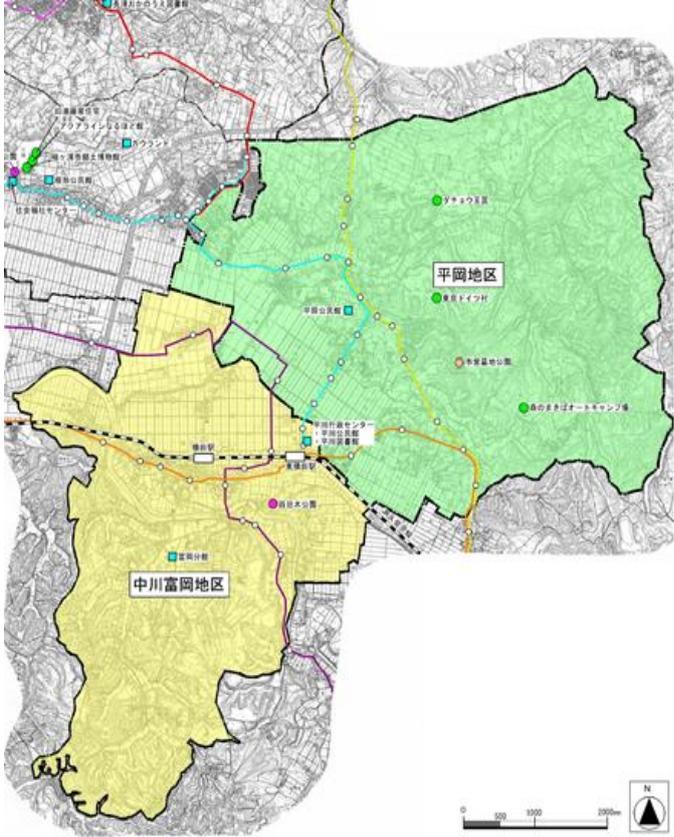
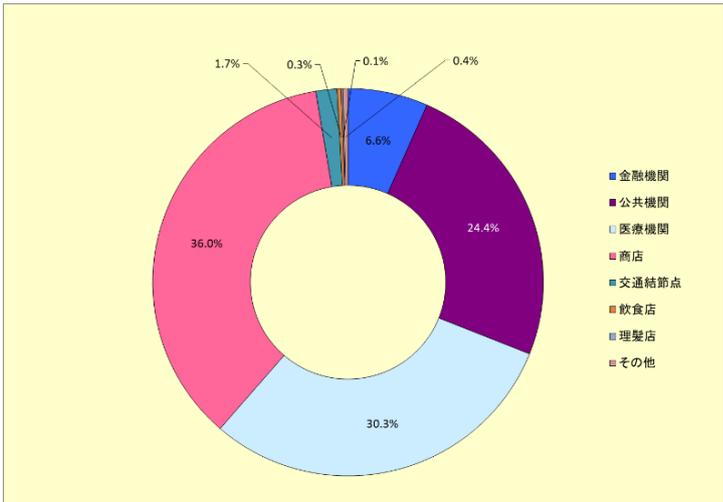


路線名	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
のぞみ野長浦線	5,784,764	5,310,324	6,084,572	7,019,605	6,333,356
馬来田線	9,192,411	10,386,174	12,855,460	10,811,182	10,460,467
平岡線	22,047,000	23,705,000	26,304,000	22,445,000	19,452,000
代宿団地袖ヶ浦BT線	9,613,000	9,589,000	10,983,000	13,606,000	14,651,000
合計	46,637,175	48,990,498	56,227,032	53,881,787	50,896,823

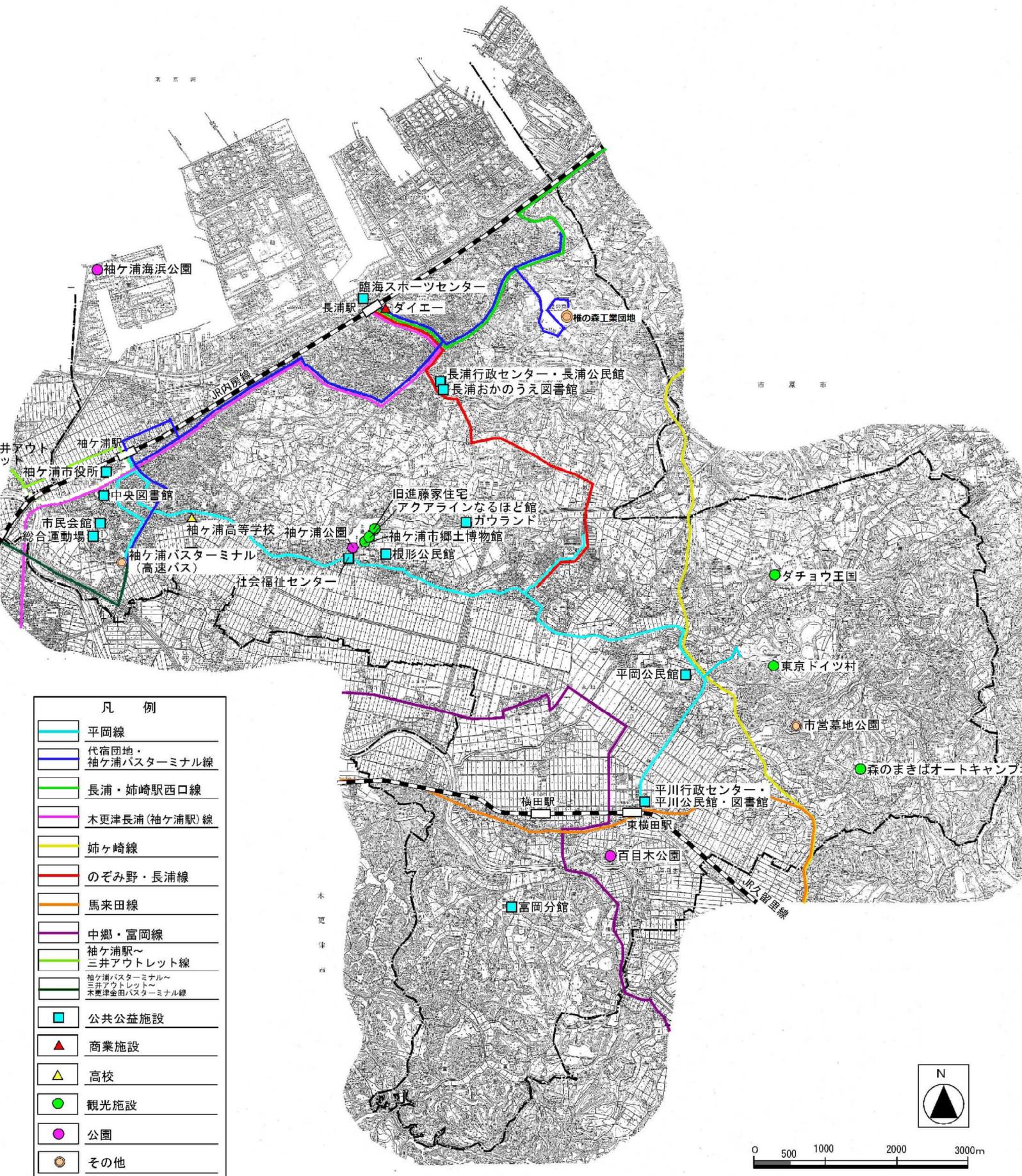
(単位：円)

- 運転手不足により、維持が困難となった路線がある。今後も運転手不足の傾向が続くことが懸念される。
- 路線バスの利用者数については、平成27年度からの5年間では増加傾向であり、4路線全てで前年度利用者数を上回った。
- このことから、これまで実施してきたバスの無料お試し乗車や乗り方教室等の利用促進の取組については、一定の効果があったことが分かる。
- 補助金額については、利用者数が増加したことに伴って、経常収益が大きくなり、4路線合計の補助金額が前年度より小さくなっている。

(2) 地域支え合い活動支援事業「平川いきいきサポート」について

① 運行概要																			
運行期間	H25年11月～																		
運行区域	原則平川地区																		
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出支援 火曜日、水曜日、金曜日の 9時から16時まで ◆家事支援 月曜日から金曜日までの 9時から16時まで ◆ふれあい支援 毎月第1水曜日の 10時から12時まで 																		
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出支援 燃料費代等実費のみ ◆家事支援 最初の1時間は700円 1時間以降 400円/30分 																		
																			
② 令和元年度の利用実績																			
利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出支援 2,455人/年(139日) 1日あたり17.7人 ※前年度15.2人 ◆家事支援 56人/年 ◆ふれあい支援 195人/年(11回開催) 																		
<p>◆目的地別の割合</p>  <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>目的地別の割合</caption> <thead> <tr> <th>目的地</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>金融機関</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>公共機関</td> <td>30.3%</td> </tr> <tr> <td>医療機関</td> <td>24.4%</td> </tr> <tr> <td>商店</td> <td>6.6%</td> </tr> <tr> <td>交通結節点</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>飲食店</td> <td>0.3%</td> </tr> <tr> <td>理髪店</td> <td>0.1%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>36.0%</td> </tr> </tbody> </table>		目的地	割合	金融機関	1.7%	公共機関	30.3%	医療機関	24.4%	商店	6.6%	交通結節点	0.4%	飲食店	0.3%	理髪店	0.1%	その他	36.0%
目的地	割合																		
金融機関	1.7%																		
公共機関	30.3%																		
医療機関	24.4%																		
商店	6.6%																		
交通結節点	0.4%																		
飲食店	0.3%																		
理髪店	0.1%																		
その他	36.0%																		

- 外出支援については、1日あたりの利用者数が増加傾向となっている。また、目的地別の割合では、商店、医療機関が多くなっていることから、買い物や通院等の日常生活の移動手段として利用している人が多いことが分かる。
- 利用者が増加している一方で、利用が多い時間帯は予約時間どおりに対応できないことや、希望どおりに予約が取れないことがある。
- 提供会員が高齢化していることや、利用ニーズに応えられない場合もあることから、新たな提供会員の確保が課題となっている。



凡 例	
	平岡線
	代宿団地・ 袖ヶ浦バスターミナル線
	長浦・姉崎駅西口線
	木更津長浦(袖ヶ浦駅)線
	姉ヶ崎線
	のぞみ野・長浦線
	馬来田線
	中郷・富岡線
	袖ヶ浦駅～ 三井アウトレット線
	袖ヶ浦バスターミナル～ 三井アウトレット～ 木更津金田バスターミナル線
	公共公益施設
	商業施設
	高校
	観光施設
	公園
	その他

コロナウイルス感染拡大と日本のバス

鈴木文彦
交通ジャーナリスト



ほぼ休業状態となり 貸切バスの車庫には稼働しない車両がびっしりと並んでいる (5月/東都観光バス)

2020年1月以降、中国・武漢に端を発する新型コロナウイルスの感染が拡大、日本でも感染者が増え続け、社会全体に大きな異変が起きつつある。5月末現在、緊急事態宣言の解除など、ようやくよい方向に向けた動きが見えつつあるが、治療薬やワクチンなど有効手段が確認できない中、終息の見込みが立たず、出口の見えない不安が募っている。コロナ禍における交通機関への影響も大きく、JRや航空の事情はそれなりに全国に報道されたが、バスについては実態があまり国民に知られていない。すでに感染拡大が始まり4か月が経過、このままではバス業界も交通ネットワークも崩壊しかねない事態となっている。

●コロナ禍の経過とバス事業

バス業界の動向と重ね合わせてその経過を見ると、日本での感染拡大が明確になり、海外との往来が抑制された1月末から、国内感染の拡大により、不要不急の外出自粛が求められた2月末までが第1期。2月末に学校の一斉休校が政府から要請され、「3密」(密集・密閉・密着)という言葉によりそれを避ける行動が求められるなど、人の生活行動にも変化が生じることとなった4月初めまでが第2期といえる。

そして感染拡大が止まらない中、4月7日には7都府県に「緊急事態宣言」が発出され、法にもとづく要請による社会変化が生じた。それ以降が第3期といえる。4月16日には緊急事態宣言が全国に拡大されるとともに、13都道府県が特定警戒都道府県に指定された。期限とされた5月6日を前にしても感染拡大を止めるには至らず、医療事情の逼迫もあって、緊急事態宣言は全国対象のまま5月31日まで延長となった。ただしその後の評価で一定の成果は確認できたとして、5月14日には8特定警戒都道府県を残して39県の緊急事態宣言が解除となり、8特定警戒都道府県についても5月末を待たずに順次解除された。

●貸切バスの仕事がほぼゼロに

最初に大きな影響が及んだのは貸切バスであった。中国で感染が広がった段階で、まずインバウンドの中でも相当の割合を占め、貸切バスのツアー利用も多い中国からの観光客が激減、中国政府が海外への団体旅行を禁じたため2月以降はゼロとな

った。続いて世界規模で感染が確認され、日本での感染者が開始めると、海外から日本への観光入込が激減した。これにより、インバウンド専門に営業している貸切バス事業者の仕事がほぼなくなってしまった。外国人観光客に続き、国内でも旅行、合宿等の中止や自粛によって、貸切バスは軒並みキャンセルが発生、国内の需要も2月中旬以降ほとんどなくなり、貸切バスは多くの事業者でほぼ休車状態となったのである。

第1期の時点ですでに貸切バスは収入で80%減ぐらいになっていたが、第2期に学校休校により小中高、支援学校のスクールバス需要もなくなり、観光貸切バスの仕事はほぼゼロとなって90%以上の減となった。第3期には一部契約輸送等を除いて貸切バスはほとんど稼働していない。今、貸切バス事業者の車庫の前を通ると、ほとんどバスが動かずに並んでいる。

今後についても、すでに今年度の修学旅行などの学校行事は延期が決まり、スポーツの大会や祭事などの大規模イベント等も中止・延期の傾向が明らかの中、仮にコロナ禍は終息してもしばらく貸切バスの需要回復は見込みにくい。

貸切バス業界は小規模経営の比率が高だけに、すでに資金繰りができず、従業員に給料が払えない、車両のリース料が払えないなどのケースが出ているだけでなく、従業員の解雇、会社自体の経営破綻といった事例も出ている。比較的大手でも雇用継続を前提に一時帰休を実施したケースもあり、貸切バスは事業継続が瀬戸際といえる。

●高速バスもほとんど運休に

続いて影響が出たのが高速バスであった。第1期後半になると祭事、コンサートや公演など不特定多数の人が集まるイベントが軒並み中止、大型テーマパークも順次休園を決めた。追って大企業の在宅勤務や出張停止などで、ビジネスの移動ニーズが急速に減少した。これらが高速バスを直撃した。特に週末に利用の増える大都市圏に直結する高速バスの利用が大きく減り通常利用率の高い路線でも空席が目立つようになった。

外出自粛要請を受けてウィラー高速バスが4月4日から運休を決めたほか、休園のテーマパークへの区間運休などの措置はあったが、おおむね第2期までは通常ダイヤでの運行が続いていた。しかし緊急事態宣言の発出により、まず都府県境を越え



◀輸送力増強のため京王バス東が導入したスカニアダブルデッカーも 大幅に減便した富士五湖線では力を持て余している (5月)

▶普段はひっきりなしに高速バスが各バスから発車する新宿高速バスターミナル(バスタ新宿)も 高速バスの運休により閑散としてしまった (5月)



BUS CORNER バス交通の最先端をさぐる



▲東京五輪・パラリンピックを視野にリフト付き貸切バスも増えているが稼働につながっていない(2月/神奈中観光)
◆路線バスでは最前席への着席を遠慮してもらい運転席はビニールシートで仕切るケースも(5月/立川バス)

て特定警戒7都府県にアクセスする路線が4月7～11日ぐらいの間に運休となった。次に緊急事態宣言の全国拡大により4月15～17日ぐらいまでに夜行高速バスがほぼ全体、昼行高速バスも減便から順次運休へと進んだ。ゴールデンウィークを前にした4月24日ごろには東京からアクアライン方面、阪神地区から淡路島方面、名古屋から近郊など通勤需要がある路線を残してほぼ運休となっている。空港連絡バスも一部が減便のうえ継続する以外は運休措置をとった。

こうした推移の中、第1期は出張抑制や観光の自粛などの影響はあったものの約40%減というところだった高速バスの収入は、第2期には不要不急の外出自粛要請の影響で60～70%減、第3期には運休もあって80～95%の大幅減となった。

●生活の足として走り続ける一般路線バス

一般路線バスは鉄道とともに、社会生活に必要な手段という位置づけで休業(運休)要請はなされていない。このため多くの事業者で通常運行を継続した。しかしさすがに第3期になると、学校の休校に加えて通勤利用も大きく減少したため、ダイヤや仕業変更の手間やコスト、人件費等固定費と運行経費の比較、大都市圏では減便することによる「3密」助長の恐れなどを考えあわせての対応ではあるが、平日も土休日ダイヤまたは学休ダイヤで運行する事業者が多くなり、それにより大幅な減便または全便運休になる路線には臨時便を設定する方向になった。

観光目的の路線については4月24日に国土交通省から、ゴールデンウィーク期間中、休業要請の出た業種と同等の対応をするよう要請されたこともあり、ほぼ運休となっている。

一般路線バスは日常生活の中での利用が残り、第1期は学校休校の影響により約20%減、第2期は25～30%減に留まったところが多いが、第3期には外出自粛が進んだ結果50～65%の減少となっている。

●バスの現場における苦労と対応

バスの現場にも相当な負担がかかっている。これまで幸いバス乗務員の感染の報告はごくわずかだが、鉄道乗務員に比べて直接乗客に近接するバス乗務員は、高い感染リスクの中で乗務している。とりわけ、バスの空間は利用者が多ければ「3密」になりやすく、それが高速バス利用の敬遠につながっている面もあるが、窓を開けての換気やこまめな消毒、最前部座席の使用抑制、運転席を透明ビニールシートで仕切るなどの対策、乗車口にアルコール消毒液設置、高速バスでは座席間隔をあけて発券するなど事業者側もさまざまな対策をとっている。

メーカーもジェイ・バスや三菱ふそうの新車製造が急減し、一部の生産ラインを休止するなどの措置をとっている。近年はパラリンピックを想定したリフト付き貸切バスの導入や、外国



減便しての運行でもほとんど乗客のいない成田空港連絡バス 乗車口にはアルコール消毒液を用意(5月/東京空港交通)

人旅行者の増加に対応した輸送力増強に向けて高速バスへのダブルデッカー導入などもあったが、活用できていない。

●出口の先のバス事業に向けて

貸切バス事業の存続がすでに崖っぷちとなっている状況に加え、それなりの経営基盤を持つ乗合バス事業者も、高速バスで収益が得られない中、このままの状況が半年続くと事業が立ち行かなくなりかねない。

緊急事態宣言の発出およびその前後の各都道府県の動きの中で、業種を指定して休業要請が出され、社会経済への影響が深刻さを増し、一つのカギとなる「休業補償」が課題となった。一方、一般路線バスは平常時でも不採算路線が多い中でむしろ運行継続が求められ、学校休校や外出自粛の影響で利用者が激減する中、平時をはるかに上回る赤字を出しつつ運行を続けている。赤字を出しながらも営業を続けざるを得ない事業に対する「営業補償」の議論も必要と考えられる。事業者に対する補償や既存の資金繰り支援、雇用調整助成金などの拡充も必要だが、市町村の交通政策へのバックアップも求められる。このままでは補助路線やコミュニティバスなどに対する市町村の財政負担能力を超えてしまう恐れもあるからだ。

特に路線バスは地方鉄道やタクシーなどとともに、市民生活を守る社会資本という位置づけのもと、直接的には地方自治体、特に都道府県と一定の規模の都市がその維持に関わる仕組みを構築し、ただし地方財政には限界があるので、国においても公共交通の位置づけを再確認し、地方の取り組みを財政面でバックアップする制度設計が必要である。また国庫補助の地域間幹線系統については、このままでは確実に輸送量要件を下回り、補助対象から外れてしまうので、非常事態に配慮した制度運用も求められる。さらに補助対象ではない事業者自主運行の基幹路線が赤字でもたなくなりかねないので、これを機に地域全体の包括補助など支援のあり方も検討されるべきであろう。

貸切バスについては佐賀県などで支援の動きが始めているが、地域の生活直結というよりは国全体の観光振興や今後の五輪輸送の確保といった観点が必要なので、国レベルでその維持に関わることが望まれる。私見だが、貸切バス事業者安全性評価認定制度による星に応じた支援策が設けられないだろうか。

緊急事態宣言の解除にともなって、一般路線は通常運行に戻り、高速バスも当面は運休・減便を続けるものの、順次再開していこう。しかし今後はテレワークなど生活パターンの変化により、移動のあり方も変わることが予想される。他人との接触を避けて公共交通からマイカーへの転換も見られる。つまり終息後もとの需要に戻るとは限らない。バス業界側もこれを逆にチャンスととらえて、現状のドライバー不足を逆手にとって資源を有効活用した輸送体系や収支構造の構築、物流との相互連携など、さまざまな提案をすることが望まれる。

苦境に立たされながらも地域の交通手段確保の使命をもって多くのバス事業者が踏ん張っている。ピンチを乗り越え、チャンスに転換できるかどうか。出口における移動・交通への考え方が問われている。

※本文中の数字のバックデータは全国23の乗合・高速・貸切バス事業者、県バス協会からメール等でご協力いただいた。

議題（２）令和２年度の取組について

1. 本市における交通施策の基本方針について

地域公共交通活性化協議会において、袖ヶ浦市の現状と今後の状況変化を踏まえ、袖ヶ浦市の公共交通の課題、基本方針を次のとおり整理してきました。

課題

- (1) 利用状況に応じた公共交通の整備及び公共交通の利用促進
- (2) 高齢化の進展や社会環境の変化などに対応した移動手段の確保
- (3) 進む都市基盤整備への対応
- (4) 観光需要への対応
- (5) 移動の担い手不足と担い手の高齢化への対応

基本方針

(1) 多様な公共機関の連携による持続可能な公共交通網の構築

多様な交通サービスを効果的に最大限活用するため、地域ぐるみの利用促進の展開や、公共交通サービスに関する情報提供、利用者・潜在利用者への意識啓発・PR、路線の変更やダイヤの改正による乗り継ぎの改善などを多面的に実施し、行政、交通事業者、地域住民、企業・団体等が、それぞれの役割分担のもと、適切な連携を図りながら、持続可能な公共交通網の構築を図る。

(2) 高齢者をはじめとする市民の移動ニーズや地域特性に対応した公共交通サービスの提供

今後、更なる高齢化の進展により、高齢者の運転免許自主返納制度を利用する人が増えていくことが見込まれることから、高齢者等でも気軽に利用することができるサービスのあり方を、その地域の実情を熟知している地域住民とともに、地域の様々な特性や、ニーズに合った継続可能な仕組みを検討する。

また、交通施策だけではなく、買い物等を含む生活支援や健康づくりなどについて総合的な高齢者施策を検討するとともに、移動の担い手不足や高齢化の問題についても、事業者と協力しながら対策を検討する。

(3) まちづくり・観光振興など一体となった地域公共交通ネットワークの形成

袖ヶ浦駅海側土地区画整理事業や椎の森工業団地の整備などをはじめとするまちづくりの進展や東京ドイツ村をはじめとする観光施設等へのアクセスなどと一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポット等の交通結節点と市内の各地域を結ぶ交通ネットワークを形成することで、公共交通の利便性を高めるとともに、公共交通のサービスの充実と利用者の増加を一体で実現する。

2. 令和2年度の主な取組について

(1) 基本方針を踏まえた令和2年度の主な取組について

基本方針を踏まえた令和2年度の主な取組については、以下のとおりです。

基本方針を踏まえた令和2年度の実施事業	
(1)	<u>鉄道の利用促進及び利便性向上（基本方針（1）・（3））</u> 主な取組：JR久留里線活性化協議会の設立など
(2)	<u>高速バスの利用促進及び利便性の向上（基本方針（1）・（3））</u> 主な取組：袖ヶ浦バスターミナルの利便性向上など
(3)	<u>路線バスの存続、運行ルートの改善（基本方針（1）・（3））</u> 主な取組：補助金交付の継続 利用状況に応じたダイヤ・ルートの見直しなど
(4)	<u>タクシーの有効活用（基本方針（1）・（2））</u> 主な取組：高齢者移動支援タクシー利用助成制度
(5)	<u>公共交通の情報提供（基本方針（1））</u> 主な取組：無料お試し乗車の実施など
(6)	<u>高齢者をはじめとする移動制約者への対応（基本方針（2））</u> 主な取組：地域内の移動を担う新たな移動支援策の検討 平川いきいきサポートの支援 高齢者移動支援タクシー利用助成制度（再掲） ガウランドバスの客席利用など
(7)	<u>新たな公共交通システムの調査・研究（基本方針（1）・（2））</u> 主な取組：地域内の移動を担う新たな移動支援策の検討（再掲） ガウランドバスの客席利用（再掲） 他市の事例調査 ICTを活用した移動手段の検討など

(2) 地域内の移動を担う新たな移動支援策の検討について

① 背景

運転免許証自主返納者の増加や団塊の世代の高齢化、単身世帯の増加など、移動手段の確保が難しくなる高齢者が増えていくことが見込まれることから、高齢者の移動手段の確保を検討する必要があり、その対策について検討を進めてきました。

② 高齢者運転免許証自主返納支援事業助成制度の申請状況

運転免許返納助成制度の概要																																																			
助成対象者	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 自主返納時において、満65歳以上の市民 ◆ 平成31年4月1日から令和3年3月31日の間に運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書（千葉県公安委員会発行）又はバス運賃割引優待証（ノカー・サポート優待証：日東交通(株)発行、ノカー優待証：小湊鉄道(株)発行）の交付を受けた方 ◆ 市町村税（国民健康保険料含む）の滞納をしていない方 <p>※上記◆の全ての要件を満たす方で、自主返納した日から6か月以内に申請が必要。また、助成金の申請は対象者1人につき、1回のみ。</p>																																																		
助成金	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運転経歴証明書 1,100円 ◆ ノーカー・サポート優待証 530円 ◆ ノーカー優待証 530円 <p>※上記の交付を受けたものに対して助成金を交付</p>																																																		
令和元年度の年齢別申請状況（合計96人）																																																			
<p style="text-align: center;">助成金申請者年齢別（R1）</p> <table border="1" style="display: none;"> <caption>助成金申請者年齢別（R1）</caption> <thead> <tr> <th>年齢</th> <th>申請者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>66</td><td>4</td></tr> <tr><td>67</td><td>2</td></tr> <tr><td>69</td><td>3</td></tr> <tr><td>70</td><td>1</td></tr> <tr><td>71</td><td>5</td></tr> <tr><td>72</td><td>2</td></tr> <tr><td>73</td><td>4</td></tr> <tr><td>74</td><td>6</td></tr> <tr><td>75</td><td>3</td></tr> <tr><td>76</td><td>4</td></tr> <tr><td>77</td><td>9</td></tr> <tr><td>78</td><td>10</td></tr> <tr><td>79</td><td>2</td></tr> <tr><td>80</td><td>3</td></tr> <tr><td>81</td><td>5</td></tr> <tr><td>82</td><td>5</td></tr> <tr><td>83</td><td>5</td></tr> <tr><td>84</td><td>7</td></tr> <tr><td>85</td><td>2</td></tr> <tr><td>86</td><td>5</td></tr> <tr><td>88</td><td>3</td></tr> <tr><td>89</td><td>3</td></tr> <tr><td>90</td><td>2</td></tr> <tr><td>92</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>		年齢	申請者数	66	4	67	2	69	3	70	1	71	5	72	2	73	4	74	6	75	3	76	4	77	9	78	10	79	2	80	3	81	5	82	5	83	5	84	7	85	2	86	5	88	3	89	3	90	2	92	1
年齢	申請者数																																																		
66	4																																																		
67	2																																																		
69	3																																																		
70	1																																																		
71	5																																																		
72	2																																																		
73	4																																																		
74	6																																																		
75	3																																																		
76	4																																																		
77	9																																																		
78	10																																																		
79	2																																																		
80	3																																																		
81	5																																																		
82	5																																																		
83	5																																																		
84	7																																																		
85	2																																																		
86	5																																																		
88	3																																																		
89	3																																																		
90	2																																																		
92	1																																																		

③ これまでの検討状況

◆ 交通施策を検討する上で留意すべき点

公共交通の基本的な考えとして、既存の交通サービスを効果的に最大限活用するとしていることから、地域内の移動を担う交通施策を検討する上では、その点について、考慮する必要があります。

公共交通の基本方針抜粋

多様な交通サービスを効果的に最大限活用するため、(中略) 行政、交通事業者、地域住民、企業・団体等が、それぞれの役割分担のもと、適切な連携を図りながら、持続可能な公共交通網の構築を図る。

◆ 高齢者の日常生活における移動の実態

平成31年1月に実施した外出移動支援にかかるアンケート調査の結果から、以下のことが分かりました。

(i) 通院
<ul style="list-style-type: none"> ・主な移動手段は、自家用車が多く、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通を利用する人は少ない。 ・通院頻度が足りている人の割合は約92%となっている。 ・主な通院先については、平川地区は木更津方面の割合が最も多い。
(ii) 買い物(食品・日用品等)
<ul style="list-style-type: none"> ・主な移動手段は、自家用車が多く、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通を利用する人は少ない。 ・買い物の頻度が足りている人の割合は約92%となっている。 ・主な買い物先について、地区内の商店に行く割合が一番多いが、木更津市に行くことも多い。
(iii) 通院・買い物以外の外出
<ul style="list-style-type: none"> ・主な移動手段は、自家用車が多いが、通院や買い物と比べると、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する割合が多い。 ・通院・買い物以外の外出頻度が足りている人の割合は約89%となっている。

◆ 各交通施策の比較について

コミュニティバスやデマンド型交通を実施する上でのメリット・デメリットや課題などについては、次のとおり整理しました。

(i) コミュニティバス	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅からバス停まで一定の距離があり、移動が困難な高齢者等は利用しづらい。 ・移動ニーズにきめ細かく対応できない。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通事業者と競合し、影響が大きいことから、事業者などとの調整が必要となる。 ・市内全域を一定の本数でカバーするためには、複数の車両が必要（高コスト）となる。 ・車庫や乗務員の休憩所などを設置する必要がある。
(ii) デマンド型交通	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードアのため、利便性が高い。 ・移動ニーズに細かく対応できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が必要であり、煩わしさがある。 ・目的地が原則市内に限られる。 ・予約状況により希望した時間に利用できない可能性がある。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通事業者と競合し、影響が大きい事業者などとの調整が必要となる。 ・予約する際など、利用者が利用しやすい仕組みづくりが必要になる。 ・予約受付を行う人員や配車システム等が必要となる。

④ 今後の取組の方向性について

高齢者運転免許証自主返納支援事業助成制度の申請状況と、これまでの検討状況を踏まえて、新たな移動支援策の取組の方向性について、以下のとおり整理しました。

現状として

- ・現時点では、高齢者の日常生活の移動手段の実態として、自家用車が主流である。一方で、移動手段を持たない方もいる。また、高齢化などにより、移動手段を持たない方の増加が見込まれる。
- ・日常生活の移動実態として、隣接市への移動ニーズがある。
- ・コミュニティバスやデマンド型交通などの新たな交通システムは、既存の公共交通への影響が大きい。



新たな移動支援策の取組の方向性

現状を踏まえて、新たな移動支援策については、短期・中期・長期の段階的に取り組んでいく。

○短期的な取組

現時点で移動手段を持たない方がいることや、高齢化などにより移動手段を持たない方の増加が見込まれることから、まずは福祉的な視点で、通院や買い物などの外出支援と経済的な負担の軽減を図ることなど、すぐに実施できる支援を行う。

○中期・長期的な取組

移動ニーズや既存の公共交通への影響を十分に考慮しながら、コミュニティバスやデマンド型交通などの検討を進める。また、担い手不足が懸念されていることから、配車システムや自動運転技術などのICTを活用した効率的な運行の仕組みについて、事例の調査・研究を行う。

◆ 短期的な取組

- (i) 高齢者移動支援タクシー利用助成制度
- (ii) ガウランドバスの客席利用

◆ 中期・長期的な取組

- (i) コミュニティバスやデマンド型交通などの検討の継続
- (ii) ICTを活用した移動手段の調査・研究

(3) 高齢者移動支援タクシー利用助成制度について

高齢者の日常生活に必要な移動手段の確保と経済的負担の軽減を図るため、移動手段を持たない高齢者世帯に対し、タクシーを利用した際の料金の一部を助成する事業を令和2年7月1日から開始しました。

高齢者移動支援タクシー利用助成制度の概要	
対象世帯	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 居宅で生活する上で移動手段の確保が困難である世帯 ◆ 75歳以上の者のみで構成される世帯 ◆ 申請した月の属する年度の市町村民税が非課税である世帯 ◆ 袖ヶ浦市重度心身障害者（児）福祉タクシー料金助成事業の助成を受けている者がいない世帯 <p>※上記◆の要件を全て満たす世帯が対象</p>
助成額等	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 交付額 500円/枚 <p>(ひと月あたり3枚。申請月から年度末までの月数分を交付)</p> <p>【例】9月に申請すると、3枚×7か月＝21枚交付となります。</p> <p>※1回の乗車あたりの利用限度枚数は設けていません。</p>

令和2年7月1日(水)から申請受付開始!

高齢者移動支援タクシー 利用助成制度



市では、移動手段を持っていない高齢者世帯に対し、タクシーを利用した際の利用料金の一部を助成します

1. 対象者は?

- ・袖ヶ浦市に住民登録をされている世帯で、次のすべての要件に該当する世帯が対象です。
 - 居宅で生活する上で移動手段の確保が困難である世帯
(例：自動車運転免許証を持っていない世帯、車がなく駅やバス停までの移動が困難な世帯等)
 - 75歳以上の者のみで構成される世帯
 - 申請した月の属する年度の市町村民税が非課税である世帯
 - 袖ヶ浦市重度心身障害者（児）福祉タクシー料金助成事業の助成を受けている者がいない世帯

※世帯員全員が介護サービス施設等へ施設入所をしている場合は、対象となりません。

2. 助成内容は?

- ・助成額：500円/枚
- ・利用券交付枚数：令和2年度は、1世帯あたり最大27枚
(1月あたり3枚の交付となるため、7月申請は27枚、8月申請は24枚・・・と申請月により交付枚数は変動します)

※利用券は世帯ごとに交付します

3. 申請方法は?

- ◆申請窓口
袖ヶ浦市坂戸市場1-1
袖ヶ浦市役所 高齢者支援課 (1階/11番窓口)
- ◆申請にあたり必要なもの
 - 本人確認できるもの(健康保険証、マイナンバーカードなど)
 - 印鑑
 - 申請する年の1月2日以降に入居してきた方は、申請する年の1月1日(1月から6月申請の場合は前年の1月1日)時点で住民登録していた市町村が発行する非課税証明書の提出が必要です。

※代理人(世帯主以外)による申請の場合は、上記のものに加え、次のものが要です。

- 代理申請欄に世帯主の署名・捺印の記載された申請書(申請書は、高齢者支援課窓口での配布に加え、市のホームページからもダウンロードできます。)
- 代理人の本人確認できるもの(健康保険証、マイナンバーカードなど)

裏面へ

4. 注意事項

- ・1世帯が申請できる回数は、1年度につき1回です。(利用券を使い切ってしまった場合でも、年度内に追加交付することはできません。)
- ・利用券を他人に譲渡することはできません。
- ・利用券を紛失してしまった場合でも、再交付は行いません。
- ・不正な行為により利用券の交付を受け、又は利用したときは、利用券の返還及び既に利用した利用券がある場合には、その助成額について返還していただきます。

5. Q&A

Q1 身体障害者手帳を持っており、袖ヶ浦市障害者福祉タクシー利用券を受けています。その場合でも申請できますか?

⇒袖ヶ浦市重度心身障害者(児)福祉タクシー料金助成事業を受けている場合には、高齢者移動支援タクシー利用券は交付できません。

Q2 今年度分の利用券を使い切ってしまった。追加で申請できますか?

⇒1年度につき1回の交付になりますので、追加交付はできません。次年度分は、次の4月に申請ができます。

Q3 申請してからどのくらいで交付になりますか?

⇒申請内容に問題がなければ、原則は即日交付となります。

Q4 ながらサブセンターやひらかわサブセンターでも申請できますか?

⇒サブセンターでは受付を行っていません。受付は本庁のみとなります。

Q5 利用券は、1回の乗車につき何枚まで利用できますか?

⇒1回の乗車あたりの利用限度枚数は設けておりません。

Q6 夫婦2人暮らしです。世帯主である夫が施設へ入所しています。妻である私は申請できますか?

⇒申請可能です。(ただし、夫婦ともに施設等に入所している場合には申請できません。)

世帯主以外の方が申請する場合には、代理申請扱いとなりますので、申請書内にある委任状欄へ世帯主の署名・捺印が必要となります。

Q7 申請窓口へ行くことが困難です。郵送でも申請できますか?

⇒郵送でも受け付けています。ご希望の方は、市役所高齢者支援課(☎62-3219)までお問い合わせください。
【郵送先】〒299-0292 袖ヶ浦市坂戸市場1-1 袖ヶ浦市役所 高齢者支援課 高齢者福祉班宛

Q8 最近袖ヶ浦市へ転入してきました。申請にあたり、特別に必要な書類はありますか?

⇒申請する年の1月2日以降に入居してきた方は、申請する年の1月1日(1月から6月申請の場合は前年の1月1日)時点で住民登録していた市町村が発行する非課税証明書の提出が必要です。

Q9 世帯主が入院中です。他の者が代理申請はできますか?

⇒代理申請可能です。ただし、その場合には、申請書内にある委任状欄へ世帯主の署名・捺印が必要となります。

《お問合せ先》

袖ヶ浦市役所 福祉部 高齢者支援課 高齢者福祉班

電話 0438-62-3219 受付時間 平日8:30~17:15



(4) 公共交通感染拡大防止対策支援事業臨時給付金について

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するための対策を実施する交通事業者に対して臨時給付金を交付することによって、安全で安心な市民の移動手段を確保するとともに、市内の公共交通の維持を図ることを目的に、令和2年10月1日から事業を開始します。

公共交通感染拡大防止対策支援事業臨時給付金の概要	
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 道路運送法第4条の許可を受け、下記のいずれかを営む事業者 <ul style="list-style-type: none"> ○ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス事業） 市内の路線（有料道路を経由する路線は除く。）を運行する乗合バス事業者 ○ 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業） 市内に本店または営業所を置いているタクシー事業者（福祉輸送事業限定は除く。） ◆ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するための対策を実施していること <p>※上記◆のどちらにも該当している事業者が対象</p>
給付金の額	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 乗合バス事業者 基本額10万円 + 市内の路線を運行する事業用車両1台あたり2万円 ◆ タクシー事業者 基本額10万円 + 市内の営業所に配置されている事業用車両（寝台専用者等は除く。）1台あたり1万円
事業の期間	<p>令和2年10月1日から令和2年12月31日まで</p> <p>※申請の受付は令和2年11月30日まで</p>

議題（3）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 を踏まえた本市の取組について

1. 改正を踏まえた取組について

（1）改正の概要

令和2年6月3日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われました。主な改正内容は以下のとおりです。

① 地域公共交通計画の策定の努力義務化

地域公共交通計画（現行の地域公共交通網形成計画）の策定を法的に努力義務化する。また、乗合バス等の運行費補助について、計画と連動化する。

⇒計画を策定しないと、姉ヶ崎線、馬來田線に対する国の補助制度が受けられなくなる可能性がある。（国の補助要綱が未改正）

② 公共交通サービスに加えて、スクールバス等の地域の輸送資源を総動員する取組を計画に位置付けることが可能

バス・タクシー等の既存の公共交通サービスの維持を図りながら、サービスが不足する地域では、多様な輸送資源を総動員して地域の移動ニーズにきめ細やかに対応する。

⇒公共施設の送迎バスなどの空席を活用し、移動手段の確保に努める。

（2）地域公共交通計画策定の検討について

今回の法改正を踏まえて、計画の策定について、国の補助制度の改正の動向を注視しながら、策定期間や手法も含めて検討を進めます。

また、策定する場合には、当協議会で審議を行いながら、最終的に諮問・答申を経て策定します。

そのため、当協議会の開催回数などの変更も併せて検討していきます。

(3) 地域の多様な輸送資源の活用について (案)

袖ヶ浦健康づくり支援センター(ガウランド)の送迎バスの空席を利用し、行政と事業者が連携して、地域ぐるみで高齢者の外出を支援する事業の試行運行の準備を進めています。

① 事業の目的

袖ヶ浦市内で運行している各事業者の送迎バスを活用し、交通が不便な地域に居住している高齢者の外出の支援を行うことにより、高齢者がいきがいをもって社会参加できるようにすることを目的とする。

② 目指す効果

- ◆ 交通が不便な地域の移動手段の確保
- ◆ 高齢者の移動手段の拡充
- ◆ 送迎バスとの組み合わせによる既存の公共交通の利用促進

③ 事業の対象者

以下の全てに該当する人

- ◆ 本市に住所を有する満65歳以上の人
- ◆ 送迎バスに一人で乗降できる人
- ◆ 送迎バスに乗車中の身の安定を介添えなしに確保できる人

④ 利用方法

- ◆ 送迎バスを利用するときは、あらかじめ市に申請を行い、パスカードの交付を受ける。
 - ・健康づくり支援センター(ガウランド)送迎バスを停留所で待ち乗車。乗車の際にパスカードを提示し、降車場所を伝える。
 - ・中川、平岡方面で試行運行
- ◆ 利用額：無料
- ◆ 運行日：健康づくり支援センター(ガウランド)の開館日
- ◆ 車内や乗降時の転倒等への対応 市が保険に加入

※あくまでも空席を利用させてもらうため、運行ルートや時刻については、ガウランド利用者を考慮して定められています。

利用の流れ

