



川崎大師ロータリークラブ週報



例会日：毎週水曜日 12:30～
例会場：大本山川崎大師平間寺 信徒会館
<http://www.kawasakidaishi-rc.com/>
daisi-rc.1973@air.ocn.ne.jp

第52期

会長 竹中 裕彦

副会長 石渡 勝朗

幹事 猪狩 佳亮

SAA 町田 喜江

第2417回（本年度第15回） 例会 2024年11月6日 一快晴一

- 司会 町田 喜江 SAA
- 点鐘 竹中 裕彦 会長
- 斉唱 <奉仕の理想>

♪原 慎一郎ソングリーダー



- ゲストの紹介 竹中 裕彦 会長
川崎信用金庫大師支店 支店長 留畑 公太郎 様

- 原会員の退任ご挨拶、新支店長のご紹介



原 慎一郎 会員

既に本店に着任をしているんですが、ちょっと今日ロータリー例会があるということでお伺いしました。本当に短い間でしたが、もうただただお世話

になりました。ありがとうございました。

留畑 公太郎 様

この度の異動で、大師支店の支店長として着任しました留畑と申します。

平成16年10月から19年10月までの3年間大師支店の方で営業の責任者として勤めていました。あの当時は産業道路から向こう側の海側の方のお客様を担当していました。

ただ、支店長がロータリーに参加してるのは知ってましたけども、自分が支店長として戻ってくるとは思いませんでした。いろいろと教えていただくこと多々あると思いますが、よろしく願いいたします。

- 来訪ロータリアンの紹介 布川 浩 親睦活動委員長
国内外ともにいらっしゃいません。



●入会祝い 布川 浩 親睦活動委員長

- 鈴木 幹久 会員 1987. 11. 04
- 嶋崎 嘉夫 会員 1995. 11. 01
- 猪狩 佳亮 会員 2014. 11. 19
- 星野 祐治 会員 2016. 11. 16
- 八尋 匡彦 会員 2016. 11. 16



●奥様の誕生祝い 布川 浩 親睦活動委員長

- 横山 俊夫 会員 奥様 雅美様
- 矢野 清久 会員 奥様 綾子様
- 枝村 和道 会員 奥様 節子様

●会員の誕生祝い 布川 浩 親睦活動委員長

- 安藤 賢一 会員
- 横山 俊夫 会員



●会長報告 竹中 裕彦 会長

- ①指名委員会の状況報告
傍観者ではなく当事者へ
- ②当クラブ14代会長 長島亨さんが昨日早朝にご逝去
91歳
社葬 お通夜 11/7 18時～

告別式 11/8 11時～

菊名の妙蓮寺斎場

③米山功労者感謝状が届いております

- ・米山功労者 第7回マルチプル 炭谷博功様
- ・米山功労者 第3回マルチプル 船木幸雄様
- ・米山功労者 第2回マルチプル 猪狩佳亮様
- ・第1回米山功労者 笹沼裕丈様
- ・第1回米山功労者 宮崎眞一様



④地区大会の大会決議に盛り込まれる地区規定について

- 第14号大会会計規定を定める
- 第15号ガバナーノミニー選出規定を改定する

●幹事報告 猪狩 佳亮 幹事

①ポスティングのご案内

- ・ロータリーの友 11月号
- ・ガバナー月信 vol. 5 (11月号)

②回覧

- 他クラブの例会変更のご案内
- 第1回ファイヤーサイドミーティングの出欠表
- 10月16日東京ロータリークラブ週報
- 会員名簿の原稿

③例会変更のご案内

- 11/13日(水)・20日(水)は通常例会はお休み
- 11/16日(土)は皆様パシフィコへGO!
- 11/21日(木)は○を付けた方は日航ホテルへGO!

④11月のロータリーレート 1ドル=153円

⑤例会終了後、13:45より第5回定例理事会を開催

●出席報告 町田 喜江 直前出席委員

	会員数	対象者	出席	欠席	出席率
2417回	42	35	20	15	57.14%
2415回	42	35	18	17	51.43%
前々回の修正マークアップ 3名・修正出席率					60.00%

マークアップ 林、内田、大谷 各会員

10/30 職場訪問移動例会 出席報告

	会員数	対象者	出席	欠席	出席率
2416回	42	34	10	24	29.41%
2414回	42	36	21	15	58.33%
前々回の修正マークアップ 3名・修正出席率					66.67%

マークアップ 船木、磯田、大谷 各会員

●スマイルレポート 石渡 勝朗 副会長

横山 俊夫 会員

第6戦の日本シリーズ目の前での三浦監督優勝の胴上げは最高でした。ベ이스ターズ日本一万歳！

牛山 裕子 会員

DeNA ベ이스ターズは日本シリーズを制覇、優勝会場にいられて幸せでした。

町田 喜江 会員

今月23日(土)当クラブ会員佐藤会員の奥様が若宮八幡宮にてイベントを開催します。チラシを配らせて頂きました。宜しくお願いします。

竹中 裕彦 会長

- ①長島亨さんのご冥福をお祈りして
- ②原さん、短い期間でしたがご尽力ありがとうございます。
- ③私の大殺界でしょうか？自身の帯状疱疹に始まり、岩井指名委員長の体調不良、猪狩幹事の名誉の負傷と良くないこと続きです。
お大師様、頼りにしております。

猪狩 佳亮 幹事

- ①横浜 DeNA ベ이스ターズ 日本一達成を祝う！
- ②先日のロータリー草野球大会でヒザにボールが激突。全治3週間、しばらく大して動けません。皆様、ケガには気を付けましょう。
- ③原さん、短い期間でしたがお世話になりました。
留畑さん、よろしくお願いします。

~~~ 本日のニコニコのテーマ ~~~

『鬼頭会員、イニシエーションスピーチ楽しみにしております。  
枝村委員長、深まる秋に友精読 どうぞよろしくお願ひ致します。』

留畑 公太郎 様

野沢 隆幸 小林 勇次 布川 浩 石渡 勝朗  
大谷 茂 枝村 和道 鬼頭 恒寛 各会員

●委員会報告

◎年忘れ家族会委員会 奥山 啓寛 委員長



毎年恒例の年忘れ家族会を今年も12月18日(水)におこないます。

本年度は2024-25年度 RI 会長テーマ「ロータリーのマジック」に伴いマジシャンのはやぶささんによるイリュージョンマジックをおこないます。

他にも恒例のビンゴゲームやお子様にはクリスマスプレゼントもご用意しております。

是非1人でも、ご家族でもみなさま、ご一緒にふるってご参加のほどお願い致します。

◎フォローアップ委員会 牛山 裕子 委員長



メイクアップツアー

カルガリーで行われる2025年ロータリー国際大会のご案内

～～～ ロータリーの友精読 ～～～

◎枝村 和道 雑誌広報委員長



P65 「今だから津田梅子」は各自読んでください。

P56 「にっぽんふうど」

P50 「雑誌委員会の挑戦」

P48 「ロータリーのあるある相談」

～～～～～ 卓話 ～～～～～

◎鬼頭 恒寛 会員（職業分類：運輸）



本年7月から平位の後任として参加させていただいております、川崎鶴見臨港バスの鬼頭でございます。いつも大変お世話になっております。新しいメンバーとして何か話をということでしたが特に面白い趣味があるわけでもなく、また得意分野がある訳でもないで、今携わっているバス事業のことを少しお話させていただきます。あまりこういう雰囲気慣れていないので、原稿を見させていただきます。

まず私事ですが、昭和61年、1986年に京急電鉄に入社し、その年の

9月に自動車いわゆるバス部門に配属されました。同期の多くは定期的に異動したのですが私はバス部門から離れることはなく、平成15年、2003年を迎えることとなりました。この年は何かというと京急電鉄からバス部門が分社した年で、京急バスとして別法人となりました。もともと私鉄は社内にバス部門をもっていたのですが、労働集約産業で赤字体質だったため本体から切り離す会社が多く、今、関東大手私鉄で社内にバス部門をもっている会社はなくなってしまいました。その後、私は2020年から約2年ほど京急の保険代理店にいたのですが、2022年からまた京急グループのバス会社である臨港バスで働くこととなり、約37年バス事業に携わることとなりました。

さて、日本のバス事業のお話をしますと、乗合バス事業のピークはいつ頃だったかご存知でしょうか。

昭和42年から45年、1967年から1970年くらいで、年間100億人を超える人を運んでいました。それからバスの輸送人員は減り続け、コロナ前の令和元年、2019年は約42億まで減少しております。翌年のコロナの時は、31億人まで落ち込みました。原因の一つは、モータリゼーションの進展によるものといわれており、自動車保有台数が昭和50年当時3,000万台だったものが、令和4年、2022年には8,200万台となっております。その中でも軽自動車は同時期600万台から3,300万台と伸びておりまして、言葉は悪いですが、陸上交通におきまして自家用車にその領域を侵食されてしまった状況となっております。さらに自家用車の増大により、都市部では渋滞の慢性化による定時性の低下でのバス離れや、地方では高度経済成長下で都市部に労働力が流出し、過疎化が進んでしまったことも理由に挙げられます。

また、乗合バス事業者は何社くらいあるかご存知でしょうか。

輸送人員がピークだった昭和40年代中盤は約360社ほどだったのですが、今は約2,300社ほどにもなります。これにはいくつか要因があるのですが、平成14年、2002年に乗合バスの規制緩和がありました。簡単に言いますと、事業への参入が免許性から許可性になりました。いわゆる、例えば、法令試験の合格をしている、必要車両数を有しているなど許可要件を満たしていれば誰でもバス事業者になれます。それまでは審査と言いますか、バス事業者に適しているという認可を得なければなりません。また、需給調整規制というのがありまして、国が事業者同士の過当競争を防ぐため、既存事業者が事業をしている所に新規参入を認めなかったのですが、一定のルールのもとで認められるようになりました。イメージとしては、例えば、川崎の宮前区が儲かりそうなので、弊社が申請を出しても当時は既存事業者で需給バランスが合っているので認可を得られなかったのですが、それも認められるようになりました。この近辺ではあまりないのですが、地方部では見受けられます。また、貸切専業だった会社が乗合免許を取得し、乗合貸切兼業となった会社もあります。今でこそインバ

ウンド需要でバスが不足する事態となっておりますが、ひと昔前はバスでの社員旅行や修学旅行がなくなったり、家族旅行も先程のお話のように自家用車がメインになり貸切バスの需要は減少しました。1日10万円を超える収入の時もあります。稼働日に波があり、それより一人一人の運賃は低いです。1年間安定収入のある乗合バスに魅力を感じた事業者もありました。

もちろん、タクシー事業者やトラック運送会社からの参入もありました。

この規制緩和には今でも賛否があります。先程、参入規制の緩和のお話をしましたが、退出も届出制と緩和されました。参入もしやすくなりましたが、退出も以前よりはハードルが低くなったのです。結果、既存事業者は競争にさらされ、赤字路線からの撤退もあり交通空白地帯をうみ、自治体が規模を大幅に縮小して、路線を維持している地域もあります。また記憶にあるかと思いますが、関越道や軽井沢での事故は規制緩和による影響とも言われております。

逆にいい事もあり、お客様にとっては既存バス事業者以外の選択肢が増えたり、運賃規制も緩和されたので競争が激しい路線では運賃も安くなり、東京大阪間が3,000円程度という時もありました。事業者にとっても創意工夫した運賃設定やサービスを提供できるようになりました。

では、このようなバス事業の収支状況をお話します。よくバス業界では保有車両30両以上の事業者を一つの目安としてデータを抽出します。現在公開されている最新の令和4年度、2022年度の黒字会社は228社中34社でした。当然コロナの2020年度は232社中1社でした。この1社、いくら調べてもどこかわからないのですがたいしたもの。コロナ前の2018年度でも240社中69社でしたので、基本的にバス事業は苦しいのが現状です。この69社のうち51社が大都市部ですので、地方は本当に厳しい状況です。

また、多くの会社が長い間運賃改定をせず、人件費や設備投資の抑制などで黒字化をしてきたのですが、採用難や人の定着率の低下などが問題となってきており、ここ最近の全業種の賃上げムードもあり、国交省も人や設

備への投資のための運賃値上げを認める方針としたため、各地で運賃値上げが実施されるようになっております。弊社も皆様には大変申し訳ないのですが、昨年川崎地区の運賃を上げさせていただきました。消費税転嫁を除くと、なんと28年振りの運賃改定ですのでご理解いただきたいと思っております。

最後にバス事業がかかえている問題についてお話をさせていただきます。それは皆さんご存知かと思いますが、乗務員不足の問題です。人口が減ってきているので、当然各業種で人手不足になっているのですが、特にバスの乗務員不足が深刻です。いわゆるバスの運転に必要な大型二種免許保持者が平成16年に100万人を超えていたのが、令和5年、昨年は70万人台と約34%減少しております。やはりバスの勤務は朝早く、夜遅くまでであり、それに見合った賃金の問題もあります。家族との時間、自分の時間がとれないというのが大きな要因となっているようです。

ただ実は昔は乗務員が潤沢にいたわけではなく、定員不足の中、事業運営をしておりました。ではどうやって切り抜けていたかといいますと、多くの乗務員が好んで増務、いわゆる残業をしてくれていたからなのです。乗務員は残業すればするほど稼げますし、会社も定員以下の人員で経営できるので、ウインウインだったのです。そこに先程の生活スタイルの変化や、働き方改革で増務をあまりさせられなくなったこともあり、一気に乗務員不足問題がクローズアップしてきてしまったのです。あともう一つ、これは私見ですが、共働きが当たり前になってきたことがあげられると考えております。1980年、共働き世帯は614万世帯、専業主婦世帯が1,114万世帯でした。これが逆転したのが1992年で、2022年には共働き世帯は1,262万世帯、専業主婦世帯が539万世帯となりました。過去は男性が外で働き家計を支え、女性が家を守るという家庭が多かったと思うのですが、今は二人の収入があるので今までのような残業をしなくても家計がまわるようになり、そこへ生活スタイルの変化もあいまって、このような状況になったと考えております。

もちろん手をこまねているわけにはいきません。バ

ス会社合同で採用活動をしたり、就職雑誌やいろいろなメディアで弊社の、また業界の魅力を発信しています。私事ですが、先日妻が栃木に行ったのですが、JRの窓上の広告枠に、臨港バスのキャラクター「りんたん」の広告で乗務員募集がでていたとびっくりしておりました。さらに、東名のインターチェンジのサイネージなどにも掲出しております。

それ以外でも接続バスや、環境問題を意識したEVバスの導入、先日ご紹介しましたオンデマンドバス「のるーと」や自動運転の実証実験、路線ではスカイブリッジを通る路線の羽田空港への延伸やその路線でのキャッシュレスの実験など広告だけでなく、目に見える形で魅力を発信していております。

とにもかくにもお客様あつてのバス事業ですので、お客様のニーズにあったサービスを提供しなければなりません。弊社ではお客様の声として、要望、苦情、お褒めとご意見を受け付け社内でも共有しておりますので、何かお気づきのことがあればお教えいただければ幸いです。

以上で、私からのお話を終えさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

●閉会宣言並びに点鐘

竹中 裕彦 会長

2024年12月4日(水)は**年次総会**です。

クラブ会報委員会 奥山啓寛 檜山雄彦 清水暁