

令和8年度 第2回 釧路市地域公共交通活性化協議会

専門部会での議事内容について

開催日時：令和8年7月17日（金）14:00～

開催場所：KKSコンベンションセンター3階研修室

資料2 地域公共交通計画及びバス路線網再編について

ページ	質問・意見	回答など
2ページ	● 地域公共交通計画等の構成は、国土交通省が示している計画作成の手引きに合わせてはどうか。具体的には、「取組スケジュール」は「7. 事業の推進」に記載し、「評価指標の設定」に評価手法・方法を追加して欲しい。 ● 表題を「8. 計画の評価」としてはどうか。	● 反映を検討する。
3ページ 7ページ	● 公共交通計画の中で全ての課題を解決するのは困難であり、実現可能な評価指標を検討する必要がある。	● 市民の多くはバスを利用していない一方で、なくなると困るという声がある。公共交通を維持するためには、実際に利用してもらう必要があり、その意識や行動をどう変えていくかが課題。
11ページ	● 再編を検討する系統の候補については、候補となる路線を示すだけでなく、路線ごとの需要予測や便数、収支などを総合的に勘案して考える必要がある。	● 次回の専門部会で、候補となる路線や、路線ごとの需要予測、便数、収支などを示す。

資料3 施策（案）の具体化について

ページ	質問・意見	回答など
5ページ ⑪ ア	● 遅い時間帯のバス運行検討という項目が資料にあるが、朝は通勤・通学、昼は高齢者、夕方から夜は会社員や部活動帰りの学生など、年代や時間帯によって利用目的が異なることから、それぞれの利用実態を分析してほしい。	● 住民アンケートの結果では、高校や大学の部活終わりの帰宅、特急おおぞら到着後の帰宅、飲食店のある市街地から帰宅するための遅い時間の増便要望がある。 ● 末広町での乗合タクシーの実証実験と、その仕組みづくりや需要調査から始め、利便性の向上につなげてはどうか。

ページ	質問・意見	回答など
5ページ ⑪イ	●過去に深夜バスを試験的に導入した。夜10時台にバスを若草団地とか高校とか、主要な地域に走らせたが効果が見られず定着しなかった。協議会でまた深夜バスを試験運行してはどうか。	●過去には、夜10時頃に市場前から何系統か夜間バスを運行したが、ほとんど乗客がおらず取りやめた。
5ページ ⑪ウ	●夜遅くのバスは、運転手の確保が難しいという話はバス会社から今まで出たことはあったか。	●働き方改革に伴い、運転手が勤務を終了した時刻から翌日出勤するまでの間に一定の時間を空けるという国のルールがある。それまでは長時間勤務で乗り切っていたが、運転手不足でそれができなくなった。
5ページ ⑪エ	●国の方針として、運転手の労働時間に関する規制緩和などの予定はないのか。厳しくしすぎていて、首が絞まっているのではないか。	●今の流れだと緩和は難しいと思われる。ただし、そういう方向の話はあり、業種全体で一律で縛ることへの疑問もある。そうした中で、国ではいろいろな交通モードを活用しようという流れがある。 ●部活の日でも、夜の路線への需要が小さいならば、乗合タクシーの検討や、夜間も営業するタクシーに協力をお願いするなど、いろいろな交通を使い、新しい需要を見つける方法もあると思う。
5ページ ⑪オ	●遅い時間帯の交通手段として、乗合タクシーについて、タクシー業界はどのように受け止めているのか。 ●例えば末広地区で方面別に利用者をマッチングし、行政や繁華街の団体が乗合場所を設ける仕組みがあれば、タクシー利用と大きく変わらず利用しやすくなるのではないか。タクシー会社からすれば、一人一人の方が売上はよい可能性はあるが、その分、末広に出てくる人が増えるのではないか。 ●末広の団体でも、末広方面に行って帰ってくると5千円かかることもあるため、行き帰りの安心感を持ってもらえるように、タクシーやバス事業者と協力したいという話がある。	●興味を持っている事業者もあれば、そこまで人員を割けない事業者もある。具体化のためには、内容を詰める必要がある。 ●札幌で乗合タクシーを実施している人の話を聞いたが、「元は取れないが、お願いされてやっている」ということだった。 ●時間や本数を絞れば、協会の事業者の中でも、話ができる可能性はある。行政も関与しつつ、こういう仕事があった方がよいとなれば、興味を持つ事業者もいると思う。 ●これまでの話から、公共ライドシェアを導入しなければやっていけないと思う。いずれかの段階で事務局とハイヤー協会で協議する流れになる。ハイヤー協会がタクシーをどう使っていくかを集約してもらう必要があると考える。
全般	●市民の車の所有率はどのくらいか。自動車を保有している人としていない人で利用状況を分けて分析できないか。車を持っていても、お酒を飲みに行くときは行きだけバスを使うような現役世代が増えれば路線を支えることになり、将来、車を手放した際にも路線が維持されると思う。	●令和6年における普通乗用自動車の保有台数は約6万2千台。軽自動車を合わせると1世帯当たり1台を超える。 ●昨年度のアンケートでは、個人属性で車を所有しているかの区分があり、それを利用すれば集計可能ではないか。

資料4 路線バス利用者の需要推定及び再編の考え方について

ページ	質問・意見	回答など
3ページ	● KDDIの人流データは、年齢別で分析できるのか。また、時間帯別ではどうか。	● 年齢別で分析できるが、20歳以下や65歳以上の標本数が少ない可能性はある。時間帯別に見ることも可能である。
4ページ	● ゾーンバス化によって乗換が生じ料金の負担が増えれば不公平感も生まれるし、市立病院の乗換拠点は、敷地内ではない場所にバス停が設置されると聞いている。そうした中で、ゾーンバス化によって今よりも利用価値が上がり利用者は増えるのか。	● 既存の路線を切って幹線と支線を分けるだけでは、サービスのレベルが下がってしまい、実現は難しいと思う。ゾーンバス化で効率化した分、支線にした区間では適切な人員配置によって増便するとか、料金的にも考慮するとか、プラスアルファの施策を進め、全体的によくしていくことが必要であり、そのための分析を進める。
全般ア	● バス事業者に聞きたいのは、今の路線をずっと維持できるかということである。特に「郊外部のサービスレベルをどこまで保証してもらえるのか」という問いに「これからもやります」と答えてくれるならば、ゾーンバス化する必要はないのだが。	● バス事業者としてこれまで十分に研究し、路線を廃止、減便してきた。市内の路線はこれ以上はできない。今後、ゾーンバス化によって、必要な車両台数が増えるかもしれない。 ● 市内全体で同じようなサービスが続けられるか、ある程度は約束できるが、運行回数は調整しなければならない。 ● 自治体の補助がなくなった時には、最終的に廃止や減便はありうる。
全般イ	● 高齢者は乗換を避けたがると思う。ていねいに意見を聞いて実施しなければならない。 ● 乗換が増えると車内で席を立つことが増える。事故防止の観点から、運転手が乗客の着座を確認する頻度が増し、負担が増加する。	● ゾーンバス化は、将来的に郊外路線から乗継は必要になるかもしれないが、中心部で便数が多いところを郊外に振り分けるというコンセプトである。 ● 中心市街地は運転手を減らし、その人員には郊外部を集中的に運行してもらう。乗換拠点には運転手が休む場所を用意しつつ、郊外部は便数をキープできると思う。 ● 郊外の便数を増やしても、乗る人がどれだけ増えるかが気になる。再編案の分析は、ゾーンバスを実施した時だけではなく、現状との比較が必要だろう。
全般ウ	● 実際のところ、運転手が減少する中で維持できる路線は、イオン昭和店やスーパーアークス、市立病院の内側で、それが人口減少が進む釧路市の都市規模に見合った圏域ではないか。	● 例えば、イオン昭和店までの郊外部のバスがなくなるかもしれないという危機感を市民が持てるか。みんなで残そうという機運を作る必要があると思う。 ● 運転手のやりくりを考えた時に、ゾーンバスの方が郊外部も存続できるかもしれないという条件設定をやってみるのが今回の検証である。ゾーンバス化で利用者が増えれば、補助金が減り、バスの台キロが減るメリットがある。一方、幹線では1台当たりの利用者数が増えるから、座れる人が減るデメリットもある。

ページ	質問・意見	回答など
		る。それらを納得のいく形で議論してはどうかということである。
全般 工	● 将来的に見ると、ゾーンバスは決して万能ではなく、利用者が増えないと、市民にとって悲劇的なシナリオがある。それは運転手不足によって運行できる路線を減らさざるを得ないという状況であり、幹線しか残せないということもありうる。	● サービスレベル検証後には、運行頻度の見直しや車両の見直しに進む。利用者が少なければ、コミュニティバスやデマンド化の検討も必要になる。
全般 オ	● 遠矢線はイオン釧路店を經由して遠矢に行く路線である。遠矢から先の柏方面には町営の循環型バスが、三映団地にはデマンドタクシーが運行し、集客して遠矢線に乗り継いでいる。これはゾーンバスの考え方に沿ったものではないか。	● そのとおりである。遠矢線の日中の利用者はほとんどがイオン釧路店で降車することがわかったため、支線化の補助を活用して実現した。別保線もそうである。こうしたゾーンバス化には調査が不可欠で、利用客へのアンケートや話を聞いて実施しなければならない。

参考1 利用者アンケート調査票（案）

参考2 市民アンケート調査票（案）

ページ	質問・意見	回答など
参考1 2頁	● 利用者アンケートの路線再編のイメージ図がわかりにくい。郊外部の便数確保と、郊外部から都心部への直通運行の両立は不可能であり、乗継が必要なことをわかりやすく伝えるべき。	● 直通での便数の確保と、行きたいところに行けることのどちらを優先するかであり、利用者の考えを正しく聞けるよう、路線再編のイメージ図を見直す。
参考1 3頁	● 10月に運賃値上げを実施するため、利用者アンケートの結果の多くが運賃の増額に否定的であれば非常にショックである。	● 利用者アンケート調査票では、乗継に伴う運賃の増加について聞いているが、10月の運賃値上げと間違えないよう、乗継に伴う増加であることを強調するような修正が必要と考える。
参考2 5頁		● 市民アンケート調査票に、運賃の値上げに対する意識に関する問いを設ける。
参考1 4頁 参考2 3頁 5頁	● バスを利用しない人を対象とした、キャッシュレス決済の導入によってバスを利用するようになるかの問いでは、ICカードなのか、QRコードなのか、決済手段ごとに問いを設けた方がよい。 ● 現在、WAONに対応している車載端末の更新を検討している。	● WAON端末の更新を踏まえた問いがあってもよく、将来的な仕様の検討に生かすならば、決済手段ごとに問いを設けた方がよいと考える。
資料2 16頁	● アンケート調査の回収目標は。	● 昨年度の調査と同程度の700件を見込んでいる。